6-17-54.

RELATORIO

N. 38

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL

EM

30 DE SETEMBRO DE 1888

SÃO PAULO

TYPOGRAPHIA A VAPOR DE JORGE SECKLER & COMP.

1888

Snrs. Accionistas

A Directoria da Companhia Paulista, cumprindo o que dispõe o art. 19 § 9.º dos seus Estatutos, mais uma vez comparece á vossa presença, para desempenhar o grato dever de vos relatar as occurrencias do semestre proximo passado, aproveitando o ensejo para trazer ao vosso conhecimento assumptos relativos ao semestre corrente, que, por sua importancia, merecem occupar a vossa attenção.

Directoria

No impedimento temporario do Director Exm. Sr. Dr. Elias Antonio Pacheco e Chaves, com assento na assembléa geral legislativa, resolveu a Directoria, de conformidade com o art. 14 dos Estatutos, convidar para occupar o logar vago ao accionista Sr. Dr. Elias Fausto Pacheco Jordão, que, acceitando o convite, entrou em exercicio a 1.º do corrente.

Engenheiro Auxiliar

Reconhecendo a Directoria a necessidade de ter em seu escriptorio um profissional habilitado para ser ouvido em todas as questões technicas e outras concernentes aos variados serviços sujeitos á sua gerencia e para simultaneamente exercer as funcções de Chefe do Escriptorio Central, em data de 9 de Junho ultimo deliberou crear o referido logar, com o vencimento de 4:000$000 annuaes, nomeando para preenchel-o o Sr. engenheiro Adolpho A. Pinto.

Tendo algum tempo depois, a 3 de Julho seguinte, se exonerado do cargo de Secretario da Companhia o Sr Dr. Alonso G. da Fonseca, a Directoria resolveu supprimir o logar, annexando suas funcções ás do Chefe do Escriptorio Central.

Trafego

Funccionou regularmente, durante o semestre, o serviço do trafego, tanto na via ferrea como na fluvial.

Nos minuciosos relatorios do Inspector Geral, annexos ns. 1 e 2, encontrareis informações detalhadas sobre o assumpto.

D'elles vereis que o augmento do trafego de passageiros é extraordinario, comparado com o do semestre correspondente do anno passado, conforme mostram os dados seguintes:

Semestres	Numeros dos passageiros	Productos
1.º de 1887	110.372	225:427$730
1.º de 1888	142.380	273:944$560

Nestes algarismos não estão comprehendidos os immigrantes, os quaes a Companhia continúa a transportar gratuitamente, tendo o seu numero, no semestre findo, attingido a importante cifra de 32.536. É de notar que se estes viajantes tivessem pago suas

passagens pelo regimen commum, a importancia seria de 97:676$760. E como a Companhia não só lhes deu passagens gratuitas, como teve de arcar com os onus do transporte, temos que ascendeu a mais de 100:000$000 de réis o valor do esforço com que contribuimos, no semestre em questão, para auxiliar a lavoura na obra da transformação do trabalho.

Apraz-nos relatar o facto, quando menos para que se veja a inanidade das accusações que de continuo se articulam contra a nossa e outras Companhias, a respeito das quaes é muito commum ouvir-se que só cuidam de augmentar os proventos de sua industria sem se importarem com os interesses da lavoura ou de ordem publica.

Quanto ao trafego de mercadorias por peso, attenta a exiguidade da safra de café, a diminuição foi bastante sensivel, apesar do augmento accusado pela importação, conforme mostram os seguintes dados:

Semestres	Exportação	Importação	Total
	T	T	T
1.º de 1887	49.680	29.557	79.237
1.º de 1888	33.632	36.303	69.935

Receita e Despeza

O balancete semestral, annexo n. 3, apresenta:

Receita	1.355:190$226
Despeza	655:314$536
Saldo .	699:875$690

Menos de que no semestre correspondente de 1887 . . . . 125:861$600

38.º Dividendo

O saldo que propomos distribuir, como demonstra o annexo n. 4, é de 698:382$000 réis, corres-

pondente ao dividendo de 8$100 por acção, sendo agora o numero total das acções de 86.220, visto acharem-se reunidas ás 81.720 anteriormente existentes 4.500 acções da ultima emissão para a navegação do Mogy-guassú, que até Dezembro de 1887 venciam juros de 7 %.

Fundo de reserva

Em 30 de Junho findo, o nosso fundo de reserva era de réis 1.043:096$538.

Augmentando-se as verbas provenientes dos dividendos das acções do referido fundo de reserva, juros de apolices e quantia indivisivel d'este semestre, ficará elevado a Rs. 1.075:317$741, assim discriminado:

Permanente

Com applicação a obras extraordinarias:

256	Apolices	provinciaes do valor nominal de 1:000$000	256:000$000
144	»	geraes do mesmo valor	144:000$000
400	»		400:000$000

Provisorio

Para pagamento da ultima prestação do emprestimo contrahido em Londres:

2.140 Acções do valor nominal de 200$	428:000$000
38.º dividendo das mesmas.	17:334$000
Juros de 256 apolices provinciaes . .	7:680$000
» de 144 » geraes. . . .	3:600$000
Quota d'este semestre.	3:607$203
Em dinheiro	215:096$538
Somma Rs. . . .	675:317$741

Resumo

Em apolices	400:000$000
Em acções	428:000$000
Em dinheiro	247:317$741
Somma Rs.	1.075:317$741

Pagamentos em Londres

Durante o semestre a que se refere o presente relatorio, em data de 23 de Fevereiro, remettemos ao Englisk Bank of Rio de Janeiro, limited, Londres, para pagamentos de juros e amortisação do emprestimo contrahido naquella praça, a somma de £ 4676,16,1 equivalente a Rs. 45:581$037, ao cambio de $24^{5}/_{8}$.

Aproveitando o ensejo, desde já vos communicamos que a prestação correspondente ao semestre corrente, na importancia de £ 7403,16,1, foi remettida em data de 23 de Agosto proximo passado, ao cambio de $26^{3}/_{8}$, tendo importado em Rs. 67:371$110.

Pelo quadro annexo, sob n. 12, vereis detalhadamente quanto já temos pago e quanto temos ainda de pagar para completa liquidação d'esta divida.

Movimento de acções

Durante o semestre foram transferidas 6.933 acções, a saber:

Por venda	1.420
Por herança	1.648
Por caução	3.865

Ficaram desembaraçadas de caução 2.268 acções.

Escriptorio Central

Chegou emfim a seu termo a construcção do edificio destinado a servir de Escriptorio Central da Companhia.

As despezas feitas até 30 de Junho ultimo importaram em 145:030$640 réis, devendo o custo final da obra elevar-se á somma de 152:000$000, comprehendido o terreno, o que corresponderá á quota de 1$763 réis por acção.

A Directoria não desconhece, antes é a propria a confessar que não estava em sua intenção despender tal quantia com a referida construcção. O que se fez não é precisamente o que se projectara fazer.

E' que, confeccionado o plano do edificio em condições mais modestas, a pouco e pouco foi reconhecendo a Directoria a conveniencia de augmentar e aperfeiçoar a obra e tornal-a sob todos os pontos de vista um edificio de primeira ordem, sumptuoso mesmo em comparação com a edificação commum do paiz, mas em nada differente das installações que em outros logares apresentam empresas muito menos importantes de que a nossa, sobretudo tendo-se em vista as applicações das varias peças do edificio, as quaes não só comportam perfeitamente todos os serviços da Companhia, como dão logar para uma excellente estação central de telegrapho, ficando ainda desoccupada uma grande sala do pavimento terreo, que, temporariamente, emquanto não é reclamada para o serviço da Companhia, resolvemos alugar á Companhia Ytuana, para nella funccionar o seu escriptorio central, pela quantia de 2:000$000 de réis annuaes.

Telegrapho

Como haveis de vos lembrar, desde que iniciou-se a construcção do edificio destinado ao Escriptorio Central, manifestou a Directoria a intenção de nelle preparar, como consta de diversos relatorios, accommodações especiaes para o estabelecimento d'uma Estação Central Telegraphica, de combinação com diversas com-

panhias de estradas de ferro, e isso antes que qualquer d'ellas tivesse cogitado de semelhante melhoramento.

Além da conveniencia publica que resultará do estabelecimento d'um escriptorio d'esta natureza, no centro da cidade, a medida importará a satisfação d'uma grande necessidade para a Companhia, cuja regular administração muito resente-se das difficuldades e demora peculiares aos actuaes meios de communicação entre o Escriptorio Central e a estrada e suas dependencias.

Ultimamente, estando o novo edificio em via de conclusão e chegando a occasião de se promover o accôrdo para o serviço em questão, procurou a Directoria entender-se a respeito com o digno Superintendente da estrada ingleza, a quem propoz ceder, mediante aluguel, as salas destinadas ao referido serviço.

Apesar das diligencias feitas para tal fim e da boa vontade e disposição em que se achava a Directoria, para acceitar qualquer combinação razoavel, teve o desprazer de reconhecer, com bastante sorpresa, que da parte da Companhia Ingleza nada absolutamente podia esperar no sentido de sua iniciativa. O Sr. Superintendente, reconhecendo a conveniencia de um escriptorio de telegrapho na cidade, não achou comtudo que o local em que está situado o nosso fosse conveniente, preferindo procurar casa em ponto mais central.

Mallograda assim a harmonia de vistas com que desejava proceder a Directoria, não se julgou ella, entretanto, desobrigada de levar por diante a execução de seu plano.

A medida é de utilidade publica, convém aos interesses da Companhia, e tanto bastava para que a Directoria proseguisse no empenho de realisal-a.

E como para tanto não lhe restava outro alvitre senão o de trazer a sua linha telegraphica de Jundiahy a esta Capital, pela estrada de rodagem, em data de 21 de Julho proximo passado, solicitou a Directoria do Governo Imperial a necessaria autorisação para esse fim.

Contra este requerimento protestou a Companhia Ingleza, por julgar a concessão uma offensa ao seu privilegio de estrada de ferro.

E' certo que a Companhia Paulista estabelecendo uma nova linha de communicação electrica entre a Capital e o interior, servir-se-ha d'ella para a transmissão de todos os despachos que houver de expedir para o interior e vice-versa. Esta concurrencia, que ainda está nas mãos da Companhia Ingleza evitar, poderá offender os seus interesses, nunca, porém, os seus direitos, porque o serviço telegraphico, por titulo algum, constitue materia do privilegio conferido á referida Companhia, segundo se vê de seu contracto de 26 de Abril de 1856.

A linha telegraphica está orçada em 15:000$000 de réis, e, apesar de não ser estabelecida para fins lucrativos, é, muito de esperar que em pouco tempo a sua receita não só dará para o custeio como hade dar saldo.

Tarifas

Por demora havida na publicação do novo regulamento de tarifas, confeccionado de accôrdo com as demais Companhias, em reunião de Dezembro ultimo, em consequencia de muitas tabellas que estão sendo impressas para todas as estradas ligadas pelo accôrdo do trafego mutuo, e tambem por não se acharem ainda approvadas pelo Governo Imperial as alterações acceitas na mesma occasião pela Companhia S.

Paulo e Rio de Janeiro, ainda não se acha em execução o referido regulamento, cujo principal merecimento consiste na melhor classificação dos artigos da pauta e no supprimento de muitas lacunas existentes nas antigas disposições propriamente regulamentares.

Em data de 14 de Agosto proximo passado, mediante convite do Exm. Sr. Presidente da Provincia, reuniram-se no palacio do Governo os representantes das varias Companhias de estradas de ferro da provincia, para tratar de novas reducções de tarifas.

Por parte d'esta Companhia compareceu o Presidente da Directoria, que teve o ensejo de declarar que a Companhia Paulista não deixaria de acompanhar as demais empresas de viação da provincia nas alterações que accordassem, apesar de entender que ás estradas de bitola estreita, em consequencia de seu menor custo, mais barato custeio e maior desenvolvimento, devia caber maior quinhão nas reducções a fazerem-se; em seguida accentuou a necessidade de tambem por seu lado tratar o Governo de promover, perante a assembléa provincial, a reducção do imposto de transito, que presentemente é por demais vexatorio, visto como ha casos em que chega a ser a sua importancia muito superior á do frete.

Esta reclamação foi geralmente apoiada, tendo o Governo promettido tomal-a na consideração devida.

Quanto ao objecto propriamente da reunião, foi resolvido que, depois de postas em execução as ultimas modificações feitas, fossem estas opportunamente revistas para se proceder ás alterações que a experiencia aconselhar.

Novos Ramaes

Utilisando-se da autorisação que lhe concedestes para construir, dentro da zona privilegiada da Companhia,

os ramaes ferreos necessarios para garantir a integridade de seu trafego, nos termos da clausula 2.ª do contracto celebrado com o Governo Provincial em data de 1.º de Maio de 1875, resolveu a Directoria mandar proceder aos estudos e á confecção do projecto para prolongar o ramal de Emas até ao ponto mais conveniente do municipio de Santa Cruz das Palmeiras, tendo já levado esta sua resolução ao conhecimento do Governo, á cuja approvação sujeitará as plantas logo que fiquem promptas.

A conveniencia do novo ramal justifica-se pelo facto de se destinar elle a servir de escoadouro á importante producção do municipio de Santa Cruz avaliada em cerca de 300 mil arrobas de café, bem como á de grande parte do municipio de Santa Rita, zonas estas até agora tributarias da Mogyana. Os productos de ambas, pela sahida que em breve lhes proporcionará a Paulista, chegarão ao littoral com percurso menor do que o actual e sem necessidade de baldeação.

No empenho de desenvolver quanto possivel o trafego da nossa estrada, tambem tem a Directoria promovido e auxiliado a formação de pequenas empresas, tendo por fim executar linhas economicas, confluindo para a nossa, nas regiões a que não era conveniente levar a bitola larga.

Assim é que, em data de 14 de Abril ultimo, firmou accôrdo com a Companhia Descalvadense, concedendo-lhe permissão para construir uma linha ferrea de Belém do Descalvado ao bairro do Coqueirinho, em zona da Companhia, e bem assim o favor de transportar todo o material destinado á construcção da referida linha, cobrando apenas as despezas que fizer com o dito transporte.

A estrada Descalvadense já está quasi prompta e brevemente começará a funccionar.

Tambem á Camara Municipal de Santa Rita do Passa Quatro, que officiou pedindo-nos o prolongamento da nossa estrada até áquella villa, declarou a Directoria estar disposta a conceder iguaes favores em beneficio de qualquer empresa que se propuzer executar esta obra, a qual, para garantia de seu proprio successo, convém que seja levada a effeito pelo typo da Descalvadense.

Da mesma fórma procura a Directoria auxiliar o plano d'um pequeno ramal partindo do bairro das Cabras a vir entroncar no ponto mais conveniente de nossa estrada e igualmente procederá sempre que se lhe offerecer ensejo para extender a nossa rêde de viação, certa de que os beneficios que dahi ha a esperar serão sempre grandes, não só em proveito dos interesses da Companhia, como em bem da provincia.

Fusão com a Companhia Rio Claro

Tendo a Companhia, em sua ultima assembléa geral ordinaria, se manifestado disposta a unificar seus direitos e interesses com os da Companhia Rio Claro, a vossa Directoria dirigiu-se, em data de 16 de Abril ultimo, á Directoria da Companhia Rio Claro, para manifestar-lhe essa intenção e indagar qual o seu pensamento sobre o assumpto.

Respondendo ao nosso officio, em data de 17 do mesmo mez, serviu-se de declarar-nos o Sr. Dr. Firmiano de Moraes Pinto, presidente da Companhia Rio Claro, que esta, conscia das vantagens reciprocas d'essa unificação, nutria a seu respeito as melhores intenções e fazia votos para que a mesma desde logo se tornasse uma realidade ; que ia entender-se com os membros da Companhia Rio Claro encarregados de estudar a questão, e opportunamente nos daria sciencia do que occorresse.

De facto, pouco tempo depois, a 14 de Maio proximo passado, tivemos a honra de receber uma commissão de representantes da Companhia Rio Claro, nomeada para conferenciar comnosco a respeito do negocio.

O Presidente d'aquella Companhia, Sr. Dr. Firmiano Pinto, leu-nos um extenso memorial (annexo n. 8) sobre o estado das duas empresas, o movimento financeiro de cada uma desde o seu principio, concluindo por apresentar as seguintes bases de unificação:

« 1.º Ambas as Companhias entram para « a communhão com o seu capital, saldo, ma- « teriaes, propriedades e direitos, de modo a « constituirem uma só Companhia.»

« 2.º As Companhias Rio Claro e Paulista « tornam-se solidaria e reciprocamente res- « ponsaveis pelas suas respectivas obrigações.»

« 3.º Para o effeito da communhão os ti- « tulos ou acções de ambas as Companhias « são indistinctamente do valor nominal de « 200$000 cada uma».

Não tendo a Directoria autorisação vossa para entrar em negociação definitiva com os representantes da Companhia Rio Claro, e, por outro lado, nada podendo resolver sobre o importante assumpto, sem estudo proprio ácerca da estrada do Rio Claro e das condições economicas d'esta empresa, a Directoria ficou de opportunamente dar a resposta devida aos cavalheiros que a procuraram.

Trazendo o facto ao vosso conhecimento, a Directoria tem mais a communicar-vos que mandou logo proceder ao exame da linha do Rio Claro por dois profissionaes de sua confiança, os Snrs. Engenheiros Walter Hammond e Adolpho Pinto e no annexo sob n. 9 apresenta-vos o Relatorio por elles elaborado sobre o assumpto.

A Directoria acredita que com as informações prestadas de uma e de outra parte, ficareis habilitados a deliberar sobre o assumpto.

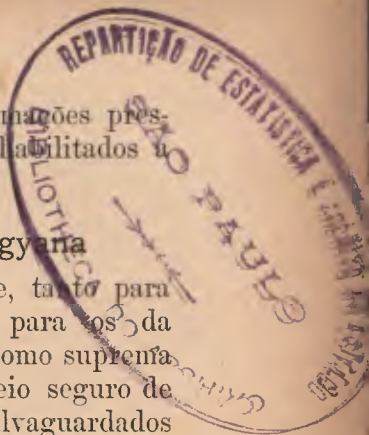
Fusão com a Companhia Mogyana

Sempre tivemos por muito conveniente, tanto para os interesses da nossa Companhia como para os da Mogyana, a fusão das duas Companhias, como suprema solução para as questões pendentes e meio seguro de ficarem reciprocamente e para sempre salvaguardados os interesses de ambas, em constante attrito.

Infelizmente esta nossa opinião não é compartilhada pela digna Directoria d'aquella Companhia, a qual, como detalhadamente vereis pela correspondencia trocada, annexo n. 10, não se mostra por emquanto disposta a entrar em negociação a respeito.

Questão de zona

Desesperando de chegar a accôrdo com a Companhia Mogyana e de obter por meios conciliatorios justa reparação do damno causado á Companhia Paulista, cujos direitos foram por aquella violados desde que invadiu-lhe a zona privilegiada e nella estabeleceu a estação de Lage, trata a vossa Directoria de recorrer aos meios coercivos, para obrigar a Mogyana ao respeito da lei e dos contractos.

Neste intuito e como preliminar necessario da acção judicial, requeremos ao Governo Provincial, (annexo n. 11) que com o fim de dissipar todo e qualquer pretexto de duvida na maneira pratica de contar a zona e pôr bem claro que a estação de Lage, da estrada Mogyana, está na zona da Companhia Paulista, se digne encarregar a Commissão Geologica e Geographica da Provincia de proceder desde logo aos necessarios estudos e á organisação da carta topographica da região em

que a reclamante allega ter sido violado o seu direito e que se sirva o mesmo Governo mandar marcar sobre a referida carta e notificar á reclamante, por fórma que não possa soffrer contestação, a zona que lhe pertence, nos termos da condição 40.ª do seu contracto de 1.º de Maio de 1875.

Temos motivos para esperar que a reclamação será attendida e, pois, que se nos fará inteira e completa justiça.

Pessoal

Com prazer vos communicamos que os empregados, tanto da estrada como do Escriptorio Central, continuam a cumprir os seus deveres com bastante zelo e solicitude.

Conclusão

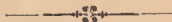
Julgamos ter trazido ao vosso conhecimento as principaes occurrencias havidas durante o semestre. Entretanto, nos achareis promptos para dar-vos, como é nosso dever, quaesquer outras informações de que por ventura precisardes.

Senhores Accionistas, conscios de que havemos procurado bem desempenhar o mandato com que nos honrastes, submettemos nossos actos á vossa honrada apreciação e tranquillos aguardamos vosso respeitavel *veredictum*.

S. Paulo, 2 de Setembro de 1888.

Fidencio N. Prates,—Presidente
Nicoláo de Souza Queiroz.
Elias Fausto Pacheco Jordão.

ANNEXOS AO RELATORIO

1.—Relatorio do Inspector Geral, relativo ao serviço da estrada.
2.—Relatorio do Inspector Geral, relativo ao serviço da navegação.
3.—Balanço geral.
4.—Balancete da receita e despeza.
5.—Demonstração da despeza.
6.—Demonstração do 38.º dividendo.
7.—Parecer do Conselho Fiscal.
8.—Memorial dos Representantes da Companhia Rio Claro sobre a fusão d'esta com a Companhia Paulista.
9.—Relatorio dos Engenheiros da Companhia Paulista sobre a fusão d'esta com a Companhia Rio Claro.
10.—Fusão da Companhia Paulista com a Mogyana.
11.—Questão de zona com a Companhia Mogyana.
12.—Tabella dos juros e amortisação do emprestimo contrahido em Londres.
13.—Certidão do escrivão do juizo do commercio.
14.—Lista dos Srs. Accionistas.

Annexo n. 1

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS DA ESTRADA

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Illm. Snr.

Apresento á apreciação de V. S. o seguinte Relatorio para o semestre findo em Junho de 1888.

Embora a renda fosse bastante inferior á do semestre correspondente do anno de 1887, não deixa de ser satisfactoria, tomando em consideração que o trafego do semestre de Janeiro a Junho é sempre menor do que o outro, e especialmente n'um anno de pequena safra de café como foi o anno de 1887, o que está bem demonstrado pelo facto que a estação de Rio Claro exportou apenas 4.136 toneladas em vez de 10.857, como no anno anterior; a estação de Descalvado 1.614 toneladas em vez de 2.813; e a estação de Campinas 17.922 toneladas em vez de 22.145, como no anno passado. Para devidamente apreciar estes algarismos, basta dizer que o dividendo sobe ou desce quasi em relação ao numero de toneladas de exportação.

Passageiros

O movimento de passageiros tem constantemente augmentado desde a abertura da linha, mesmo em annos de pequena safra, mas nos ultimos dois annos o augmento tem sido immensamente superior, como demonstra o quadro seguinte:

Anno e Semestre	1.ª Classe	2.ª Classe	Total
Junho 1886	22.619	72.045	94.664
Dezembro »	22.809	80.317	103.126
Junho 1887	25.924	84.448	110.372
Dezembro »	27.820	93.658	121.478
Junho 1888	29.067	113.313	142.380
Mais em 1888	1.247	19.655	20.902

Se compararmos os semestres correspondentes, como até agora têm sido praxe, veremos que o augmento é do importante numero de 32.008 passageiros.

Anno e Semestre	1.ª Classe	2.ª Classe	Total
Junho 1887	25.924	84 448	110.372
» 1888	29.067	113 313	142 380
Mais em 1888	3.143	28.865	32.008

Este grande movimento é muitissimo satisfactorio, pois prova que o trafego de passageiros está se tornando cada vez mais importante, como verba da renda da Companhia; assim a renda d'esta fonte, no semestre correspondente do

anno passado foi................	225:427$730
n'este anno.....................	273:944$560
o que dá augmento de Rs	48:516$830

Como era de esperar o numero de passageiros de 2.ª classe tem augmentado muito mais do que o de 1.ª classe, porque n'aquella classe vão todos que estão gosando as vantagens da liberdade concedida pela lei de 13 de Maio.

Este augmento de 32.008, refere-se só aos que pagam as suas passagens. Alem d'estes a Companhia tem transportado 32.536 immigrantes gratis.

Muito importante é o augmento de immigrantes:

ANNO E SEMESTRE	Numero de immigrantes transportados gratis
Junho 1886	1.017
Dezembro 1886	1.160
Junho 1887	7.117
Dezembro 1887	9.114
Junho 1888	32.536

Assim addicionando estes 32.536 immigrantes aos passageiros, temos 174.916 viajantes que foram transportados na linha no semestre.

Se d'um lado a Companhia tem, pelo momento, um prejuizo em transportar estes immigrantes gratis, do outro lado cada immigrante é mais uma garantia da prosperidade da Companhia no futuro.

Principalmente é agradavel notar que muitos destes immigrantes estão sendo localisados nas extremidades da linha, alem de Cordeiros, que é distante de Jundiahy 118 kilometros. Para estações alem de Cordeiros foram transportados 13.147 immigrantes.

Não posso concluir esta parte do relatorio sem mencionar com elogio os trabalhos do Snr. Chefe do Trafego M. Mundt, em relação ao transporte deste grande numero de passageiros sem desordem ou queixa.

A relação entre os passageiros foi a seguinte:

1.ª Classe	20.4 %
2.ª »	79.6 %
	100 0

Mercadorias

A diminuição neste ramo de serviço é bem sensivel. No trafego de exportação houve uma differença de 16 048 toneladas para menos. Como o café representa 80 % da exportação e tambem é o trafego mais lucrativo, naturalmente a renda foi muito menor.

O trafego de importação dá muito mais trabalho do que o da exportação, entretanto é muito menos lucrativo, estando incluido neste ramo carvão de pedra, trilhos e accessorios para estradas de ferro, cal e mechanismo que estão classificados nas tabellas de tarifas mais baixas.

Assim, embora a importação fosse de 6.746 toneladas mais do que no semestre correspondente, não foi sufficiente para equiparar a renda.

Anno e Semestre	Exportação	Importação	Total
	T	T	T
Junho 1887	49.680	29.557	79.237
» 1888	33 632	36.303	69.935
Mais em 1888		6.746	
Menos em 1888.....	16.048		9.302

TRAFEGO POR VAGÕES

Tem augmentado perto de 25 %, o que é satisfactorio. A renda, porém, d'este ramo é muito pequena, estando incluida nesta classificação madeira, tijolos, telhas, lenha, etc., que são artigos muito pouco rendosos.

NUMERO DE VAGÕES

Anno e Semestre	Exportação	Importação	Total
	T	T	T
Junho 1887	1.471	1.267	2.738
» 1888	2.095	1.321	3.416
Mais em 1888	624	54	678

TRANSPORTE DE ANIMAES

Continua ser pequeno.

Anno e Semestre	Exportação	Importação	Total
Junho 1887	2.221	655	2.876
» 1888	2.338	380	2.718
Mais em 1888	117		
Menos em 1888.	. . . . .	275	158

BAGAGEM E ENCOMMENDAS

Anno e Semestre	Exportação	Importação	Total
	T	T	T
Junho 1887	421	287	708
» 1888	471	312	783
Mais em 1888	50	25	75

Eis uma relação do movimento dos trens e vagões que percorreram a linha durante o semestre de Janeiro a Junho de 1888:

TRENS MIXTOS, MERCADORIAS E ESPECIAES

Entre Jundiahy e Campinas	959
» Campinas e Rio Claro	518
» Cordeiro e Descalvado	225
	1.702

MOVIMENTO DE VAGÕES

Entre Jundiahy e Campinas	23.628
» Campinas e Rio Claro	13.431
» Cordeiro e Descalvado	6.088
	43.147

Trens de passageiros e especiaes entre Jundiahy, Rio-Claro e Descalvado e vice-versa 732. O augmento no numero dos trens de passageiros, é devido aos especiaes para immigrantes e os trens que correm em conjuncção com à linha Rio Claro a Jahú, duas vezes por semana.

Receita e Despeza

A receita liquida foi 14 % menos do que no semestre correspondente do anno proximo passado. Se não houvesse o grande augmento no numero de passageiros, que produziu uma renda superior á 48 contos de réis, essa relação seria ainda peior.

Não deve ser esquecido que aconteceu que com uma renda do trafego de mercadorias menor, as despezas foram augmentadas pelo transporte de 32.536 immigrantes gratis. Se estes viajantes tivessem pago as suas passagens teriam de pagar 97:676$760. Como o termo médio de despeza para cada passageiro não é menos do que 500 réis, é claro que além de não receber a importante somma acima, tivemos uma despeza de 16 contos. Assim a parte que a Companhia Paulista tomou na povoação das fazendas com braços livres, no semestre passado, importou em nada menos de 113 contos de réis.

Receita e Despesa

JANEIRO A JUNHO DE 1888

Semestre	Bruto	Custeio	Liquido	Relação
Junho 1887 . .	1 518:790$690	615:516$450	903:274$240	40 52 %
» 1888 . .	1.354:614$450	578:967$760	775:646$690	42 68 %
Menos em 1888.	164:176$240	36:548$690	127:627$550	

RENDA BRUTA POR KILOMETRO

Anno e Semestre	Kilometros	Bruto	Por kilometro
Junho 1887 . . .	250	1 518:790$690	6:075$162
» 1888 . . .	250	1.354:614$450	5:418$457
Menos em 1888. .		164:176$240	656$705

CUSTEIO POR KILOMETRO

Anno e Semestre	Kilometros	Custeio	Por kilometro
Junho 1887 . . .	250	615:516$450	2:462$065
« 1888 . . .	250	578:967$760	2:315$871
Menos em 1888		36:548$690	146$194

Conservação da Via Permanente

OBRAS E ESTAÇÕES

O estado da linha e dependencias é muito bom.

DORMENTES

Foram substituidos na:

1.ª	Secção . . .	5.327	5.01 %
2.ª	» . . .	3 311	4.81 »
3.ª	» . . .	5.466	3.97 »
	Total . . .	14.104	4.51 %

DESVIOS

Foram reorganisados os desvios na estação de Campinas para facilitar e apressar o serviço de manobra.

Para esse fim, foram assentados mais 12 desvios em forma de grade (Grid-iron) de modo que o tempo necessario para a separação dos trens e vagões é reduzido 30 %. Além d'aquelles, dois novos desvios forão assentados afim de obter espaço sufficiente para a descarga dos trilhos e accessorios e carvão da Companhia Mogyana, serviço que antes era feito muito morosamente e com difficuldade.

Em Porto Ferreira foi feito um novo desvio de 123 metros de comprimento.

Na estação de Cordeiro foi assentado um novo desvio de 156 metros.

LASTRO

Trabalhou o trem de lastro em alargar o aterro em Cordeiro na linha de Descalvado; tambem foi augmentado o pateo da docca em Porto Ferreira.

PONTES E BOEIROS

Entre Tatú e Limeira foi substituida a ponte no kilometro 97, que era de madeira, por uma de ferro.

No kilometro 89 do Ramal foi construido um boeiro e tambem concertados os boeiros nos kilometros 59 (Ramal) e as pontes nos kilometros 43 e 98.

RANCHOS

Foi construido um rancho grande, em Porto Ferreira.

ESTAÇÕES E EDIFICIOS

As estações de Louveira, Vallinhos, Cordeiro, Pirassununga, e os armazens de Campinas, e as casas nos kilometros 1, 2 e 44 soffreram os concertos precisos.

Tracção e Officinas

Tudo marcha em ordem.

LOCOMOTIVAS

Ns. 3, 4 e 11 soffreram concertos geraes.
» 5, 7, 14, 17 e 18 soffreram concertos parciaes.
» 8, 9, 10 e 12 soffreram concertos ligeiros,

CARROS

7 Carros soffreram concertos geraes.
12 » » » parciaes.
Forão collocados eixos e arcos novos em 5 pares de rodas.

VAGÕES

19 Gondolas construidas.
1 Coberto renovado.
2 Abertos »
7 Concertos geraes.
135 » parciaes.
Para a via permanente forão construidos:
8 trollys.
2 encruzamentos
1 ponte de trilhos velhos, 8 metros de vão.
Além de todos os necessarios concertos para as diversas repartições.

Telegrapho

Tem funccionado perfeitamente bem.
E' de notar que a renda d'esta repartição continúa augmentar.
Foram assentados 1.800 metros de cerca de arame.
Não foi possivel trabalhar durante o semestre na extenção do fio na beira do Rio Mogy Guassú, estando o terreno alagado.
A luz electrica em Campinas trabalhou perfeitamente sem ter interrupção.

ACCIDENTES

Nenhum.

Almoxarifado

Conservado em perfeito estado de ordem e em dia.

Contadoria

As contas estão em dia e a escripturação feita com todo capricho.

Deus Guarde a V. S.

Illm. Exm. Snr. Dr. F. N. Prates, M. D. Presidente da Companhia.—São Paulo.

Walter Hammond.
Inspector-Geral.

Discriminação da Despeza

Conservação da via permanente	195:388$870	33,75 %
Tracção	134:722$420	23,27 %
Reparos de carros e vagões . .	69:363$980	11,98 %
Trafego.	147:566$940	25,49 %
Administração	28:121$850	4,85 %
Custeio de Jundiahy	3:803$700	0,66 %
Rs.	578:967$760	100,00 %

Discriminação da Receita

Passageiros	273:944$560	20,67 %
Mercadorias	985:620$890	74,37 %
Encommendas	34:164$260	2,57 %
Animaes	4:999$210	0,38 %
Telegrapho	14:358$230	1,07 %
Armazenagem	889$250	0,07 %
Arrecadação de impostos . . .	2:337$870	0,17 %
Aluguel das casas, estações, zona, etc.	9:106$760	0,70 %
Rs.	1,325:421$030	100,00 %

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond.
Inspector Geral.

Materiaes gastos pelas Locomotivas

Quadro demonstrando o termo medio dos gastos por locomotiva e por kilometro de carvão e azeite no semestre findo em 30 de Junho de 1888.

Numero da locomotiva	Carvão em kilos	Num. de vagões rebocados	Azeite em litros	Qualidade do trem
1 a 4	6.51	6.45	.051	Mixto
5 a 8	9.27	22.59	.066	Carga
9 a 11	5.10	10.06	.032	Expresso
12 a 15	7.60	11.43	.047	Mixto
16	4.76	9.96	.028	Expresso
17 a 18	14.81	28.10	.091	Carga

Numero de kilometros percorridos pelas locomotivas:

Com os trens	213473	278686
Fazendo manobra	62901	
Serviço de lastro	2312	

Materiaes gastos e consumidos pelas locomotivas, carros e vagões:

Carvão de pedra 2128790 kilos.
Azeite . . . 4412 galões ou 19854 litros.

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

Telegrammas despachados durante o semestre findo em 30 de Junho de 1888, e lista dos apparelhos empregados nas estações etc.

ESTAÇÕES	Numero de apparelhos	Numero de copos de baterias	NUMERO DE TELEGRAMMAS			TOTAL
			E. S. C.	G.	P.	
Jundiahy	2	70	1.581	5	539	2.125
Louveira	1	30	587	—	115	702
Rocinha	1	30	627	1	285	913
Vallinhos	1	30	564	—	245	809
Campinas	15	220	6.834	278	12.142	19.254
Boa Vista . . .	1	30	291	—	5	296
Rebouças	1	30	956	2	96	1.054
Santa Barbara. .	1	30	1.005	—	240	1.245
Tatú	1	30	901	—	91	992
Limeira.	2	60	1.176	19	890	2.085
Cordeiro	4	130	2.650	1	537	3.188
Santa Gertrudes .	1	30	232	—	59	291
Rio Claro. . . .	3	70	1.521	38	4.597	6.156
Remanso	1	40	326	—	102	428
Araras	1	40	625	15	346	986
Goabiroba. . . .	1	40	602	2	301	905
São Bento . . .	1	40	514	—	80	594
Leme.	1	40	746	1	231	978
Pirassununga . .	2	70	806	42	797	1.645
Laranja Azeda .	2	50	—	—	—	—
Emas.	1	20	401	—	111	512
P. Ferreira . . .	5	110	1.890	17	473	2.380
Descalvado . . .	5	150	1.119	37	1.188	2.344
P. Prainha . . .	2	20	303	—	80	383
P. Amaral . . .	2	60	242	—	99	341
P. Pulador . . .	2	60	—	—	—	—
P. Cunha Bueno.	2	60	253	—	43	296
P. Jatahy. . . .	2	60	202	—	10	212
P. Cedro	2	60	179	—	37	214
	66	1.710	27.133	458	23.739	51.330

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

MOVIMENTO DE CADA ESTAÇÃO

PASSAGEIROS

ESTAÇÕES	1.ª Classe	2.ª Classe	Ida e Volta	Total
Jundiahy............	429	4.401	337	5.167
Louveira............	50	2.962	94	3.106
Rocinha	311	5.579	401	6.291
Vallinhos............	153	4.610	382	5.145
Campinas............	5.801	40.747	4.664	51.212
Boa Vista...........	27	643	5	675
Rebouças	74	3.348	106	3.528
Santa Barbara.......	85	2.607	155	2.847
Tatú................	96	1.706	68	1.870
Limeira.............	491	7.114	445	8.050
Cordeiro.............	229	4.013	260	4.502
Santa Gertrudes......	38	1 127	17	1.182
Rio Claro...........	1.206	11.609	859	13.674
Remanso............	35	498	24	557
Araras..............	224	3.781	202	4.207
Goabiroba...........	52	1 591	67	1.710
São Bento...........	17	568	20	605
Leme...............	91	2.460	155	2.706
Pirassununga........	353	5.302	360	6.015
Porto Ferreira.......	296	4.420	309	5.025
Descalvado..........	361	4.227	299	4.887
Porto Prainha.......	23	...	...	23
» Amaral........	20	...	...	20
» Pulador........				
» C. Bueno......	7	...	...	7
» Jatahy........	13	...	...	13
» Cedro.........	23	...	...	23
» M. Prado......	69	...	...	69
» Pinheiros......	16	...	...	16
» Jaboticabal.....	4	...	...	4
» Pitangueiras....	3	...	...	3
» Pontal.........	12	...	...	12
Total......	10.609	113.313	9.229	133.151

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

NUMERO DE IMMIGRANTES transportados durante o semestre findo em Junho de 1888

ESTAÇÕES	Quantidade	Preços	Importancia
Louveira	122	$580	70$760
Rocinha	1.612	$870	1:402$440
Vallinhos	2.790	1$160	3:236$400
Campinas	13.682	1$620	22:164$840
Rebouças	38	2$500	95$000
Santa Barbara	49	2$880	141$120
Tatú	74	3$210	237$540
Limeira	1.022	3$570	3:648$540
Cordeiro	311	3$880	1:206$680
Santa Gertrudes	158	4$120	650$960
Rio Claro	7.358	4$320	31:786$560
Remanso	132	4$120	543$840
Araras	699	4$350	3:040$650
Goabiroba	524	4$600	2:410$400
São Bento	44	4$890	215$160
Leme	357	5$170	1:845$690
Pirassununga	423	5$900	2:495$700
Porto Ferreira	832	6$560	5:457$920
Descalvado	2.047	7$120	14:574$640
Porto Prainha	143	8$440	1:206$920
» Amaral	84	9$380	787$920
» C. Bueno	31	12$200	378$200
» Jaboticabal	4	19$720	78$880
Total	32.536	Rs.	97:676$760

Campinas, 23 de Agosto de 1888

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral.

MOVIMENTO DE MERCADORIAS

ESTAÇÕES	Exportação T.	Importação T.	TOTAL T.
Jundiahy	152	17	169
Louveira	305	129	434
Rocinha	378	498	876
Vallinhos	1.612	153	1.765
Campinas	17.922	26.877	44.799
Boa Vista	45	....	45
Rebouças	145	49	194
Santa Barbara	403	90	493
Tatú	57	10	67
Limeira	565	612	1.177
Cordeiro	383	110	493
Santa Gertrudes	84	17	101
Rio Claro	4.136	4.581	8.717
Remanso	77	61	138
Araras	775	407	1.182
Goabiroba	376	136	512
São Bento	95	17	112
Leme	471	168	639
Pirassununga	470	391	861
Emas	685	51	736
Porto Ferreira	911	477	1.388
Descalvado	1.614	800	2.414
Porto Prainha	184	50	234
» Amaral	220	28	248
» C. Bueno	111	53	164
» Jatahy	157	47	204
» Cedro	65	16	81
» M. Prado	23	54	77
» Pinheiros	952	71	1.023
» Jaboticabal	17	205	222
» Pitangueiras	98	59	157
» Pontal	144	69	213
Total	33.632	36.303	69.935

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond,
Inspector-Geral,

Movimento de Café, Sal, Assucar, etc.

ESTAÇÕES	EXPORTAÇÃO			IMPORTAÇÃO			
	Café T.	Diversos T.	Total T.	Sal T.	Assucar T.	Diversos T	Total T.
Jundiahy......	....	.152	.152	....	....	.017	.017
Louveira......	.158	.147	.305	.015	....	.114	.129
Rocinha.......	.232	.146	.378	.025	.001	.472	.498
Vallinhos.....	1.507	.105	1.612	.030	....	.123	.153
Campinas......	13.636	4.286	17.922	3.957	1 180	21.740	26.877
Boa Vista.....	.035	.010	.045	....	....	....	....
Rebouças......	.005	.140	.145	014	.001	.034	.049
Santa Barbara.	.003	.400	.403	005	.001	084	.090
Tatú..........	.002	.055	.057	.005	....	.005	.010
Limeira.......	.109	.456	.565	.073	005	.534	612
Cordeiro.....	.089	.294	.383	.018	001	.091	.110
Santa Gertrudes	.038	.046	.084	.006	....	.011	.017
Rio Claro.....	3.912	.224	4.136	.586	.018	3.977	4.581
Remanso......	.048	.029	.077	.004	....	.057	.061
Araras........	.487	.288	.775	.043	.012	.352	.407
Goabiroba.....	.226	.150	.376	.024	.001	.111	.136
São Bento.....	.029	.066	.095	....	.001	.016	.017
Leme..........	.281	.190	.471	.015	.001	.152	.168
Pirassununga..	.249	.221	.470	.067	.010	.314	.391
Emas..........	.624	.061	.685	.013	.001	.037	.051
Porto Ferreira.	.656	.255	.911	.064	.006	.407	.477
Descalvado....	1.515	.099	1.614	.095	.011	.694	.800
Porto Prainha..	130	.054	.184	.009	....	.041	.050
» Amaral...	.123	.097	.220	.005	...	.023	.028
» C. Bueno.	.085	.026	.111	.008	....	.045	.053
» Jatahy...	.157	....	.157	.007	....	.040	.047
» Cedro....	.060	.005	.065	.006	....	.010	.016
» M. Prado.	....	.023	.023	.010	....	.044	.054
» Pinheiros.	.950	.002	.952	.011	....	.060	.071
» Jaboticabal	......	.017	.017	.067	...	138	.205
» Pitangr.as.	....	.098	.098	.001	....	.058	.059
» Pontal....	......	.144	.144	.021	...	.048	.069
Total..	25.346	8.286	33.632	5.204	1.250	29.849	36.303

Campinas, 23 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond.

Inspector-Geral.

Annexo n. 2

RELATORIO

DO

INSPECTOR GERAL

RELATIVO AOS SERVIÇOS DA NAVEGAÇÃO

Navegação do Rio Mogy Guassu'

Illm. Snr.

Neste relatorio pouca novidade tenho de levar á apreciação de V. S.

Todo o serviço tem corrido com a devida regularidade.

Trafego de Mercadorias

E' de notar uma diminuição no peso de cargas com relação ao semestre findo em Dezembro do anno proximo passado, isto porém não é de extranhar, porque o 1.° semestre do anno é sempre inferior ao 2.°; entretanto se compararmos o movimento total com o do semestre correspondente do anno proximo passado, vêr-se-ha que o trafego em geral continúa a augmentar.

O movimento de café foi menor, tambem o de sal, porém o de outros generos diversos foi maior, como se verá pelo quadro seguinte:

ANNO E SEMESTRE	EXPORTAÇÃO	SAL	IMPORTAÇÃO	TOTAL
	T	T	T	T
Jan. a Junho 1887	1.400	1.312	266	2.978
» » » 1888	1.971	693	652	3.316
Mais em . . 1888	571	. . . .	386	338
Menos em. . »	. . . . .	619		

Não deixa de ser satisfactorio o quadro acima, porque o augmento na importação prova que a navegação do Rio Mogy-Guassú está se tornando cada vez mais conhecida como uma via de transporte mais barata do que a estrada de ferro.

O trafego de café é dependente da safra, portanto se o transporte foi inferior, foi por o anno de 1887 ter sido de falha, o que será abundantemente compensado pela safra deste anno.

A diminuição no peso de sal é devido a duas causas:

1.ª Falta do genero no mercado.

2.ª O preço exagerado pedido pelos negociantes de Santos e S. Paulo.

Como até agora, para a conveniencia da contabilidade e tambem para inspirar confiança aos freguezes da Companhia, do remoto interior, temos sempre procurado vender o sal a um preço só. Assim não foi conveniente comprar sal a preço exagerado, que nada de lucro deixará para a Companhia. E' de esperar que essa falta logo desappareça, e que a Companhia possa comprar bem barato a vista do cambio favoravel e muitas casas commerciaes esperarem chegadas de sal.

Passageiros

Este ramo de trafego continúa muito pequeno e não deixa muito lucro. Houve, entretanto, um augmento sobre o semestre correspondente do anno passado.

Janeiro a Junho 1887—128 passagens.
» » » 1888—190 ».

Alem d'estas, foram transportados gratis 262 immigrantes.

Estações

Foi principiado um armazem de cargas, feito de tijolos e cal para o Porto Jatahy em substituição d'um provisorio.

Corredeiras

Continuam em bom estado, dando livre e segura passagem para os vapores e lanchas.

Vapores e Lanchas

Estão em bom estado.

O numero de kilometros percorridos pelos vapores foi o seguinte:

ANNO E SEMESTRE	Conde D'Eu	Cons. A. Prado	Dr. N. Queiroz	Dr. E. Chaves	Dr. F. N. Prates	Rio Bonito	Total no semestre
Jan. a Junho 1887	5.966	5.503	7.771	4.391	—	670	24.301
Jan. a Junho 1888	5.850	5.166	5.055	4.708	5.451	600	26.830

O vapor « Dr. Nicolau Queiroz » foi tirado d'agua em P. Ferreira e soffreu alguns concertos, principalmente devido ao facto de ter sahido de Porto Ferreira em Maio de 1886, mal acabado, e desde essa data ter trabalhado continuadamente nos Pantanáes. E' de esperar que este vapor não precise voltar para concertos dentro de tres annos.

Durante o concerto, o serviço nos Pantanáes foi feito pelo vapor «Dr. F. N. Prates», que, conforme o quadro, já tem percorrido 5. 451 kilometros.

Algumas lanchas foram pintadas e outras soffreram concertos ligeiros.

No dia 9 de Março, por culpavel negligencia do piloto, uma lancha carregada foi mettida a pique sobre os paredões que fazem a repreza d'agua na corredeira de Patos. Em vez de levar logo a lancha carregada para o barranco do rio, aquelle empregado deixou-a passar nas corredeiras de « Patos » e de « Gaviãozinho », afundando depois em lugar profundo.

Apesar de estar completamente submersa a lancha, foi ella no dia 12 arrastada para fóra d'agua com auxilio do guincho á vapor do «Conde d'Eu», assim salvando-se grande parte das cargas, que em parte não erão generos de facil deterioração. Os objectos estragados foram vendidos em Porto Ferreira e pagas as reclamações.

No dia 15 a lancha ja estava concertada e começou de novo a trabalhar.

Embora de lamentar-se, este facto prova que não é facil perder-se completamente uma lancha, e se neste caso o empregado tivesse feito a menor diligencia, poucas cargas terião sido molhadas, pois podia muito bem elle ter conse-

guido atracar a lancha no barranco, visto que depois do sinistro a lancha ainda navegou mais de quatro kilometros.

Combustivel

Durante o semestre foi gasto.—Carvão de pedra—57.690 kilos.—Lenha em metros cubicos—3.064.

Pessoal

Continúa a prestar bons serviços.

Houve menos casos de febre durante o semestre, devido em parte á agua conservar-se a uma boa altura, nunca menos do que 1m.26.

O quadro abaixo demonstra a altura d'agua e temperatura.

QUADRO MOSTRANDO A ALTURA D'AGUA E TEMPERATURA ÁS 2 HORAS DA TARDE, E QUANTIDADE DE CHUVA EM P. FERREIRA DURANTE O 1.º SEMESTRE DE 1888.

DATA	Temperatura nestes dias	Altura d'agua		Quantidade de chuva	Temperatura		
		Maximo	Minimo		Data	Centigrado	
		m.	m.	m. m.		Maximo	Minimo
Janeiro 12	21	3.58	. . . .	262	24	30	. . . .
› 3	23	. . . .	1.63	. . . .	12	. . . .	21
Fevereiro 27	22	3.30	. . . .	166	7 e 11	31	. . . .
» 9	27	. . . .	1.30	. . . .	24, 25 e 26	. . . .	21
Março 1	23	.282	. . . .	99	3	31	. . . .
» 11 e 12	27	. . . .	1.58	. . . .	28,29,30 e 31	. . . .	22
Abril 1 e 2	22	1.97	. . . .	20	3	29	. . . .
› 28 e 29	23	. . . .	1.26	. . . .	24	. . . .	16
Maio 22 e 23	22	2.65	. . : .	184	11	25	. . . .
» 4	23	. . . .	1.26	. . . .	27	. . . .	12
Junho 2	23	1.90	. . . .	m.	4	25	14
» 29 e 30	16	. . . .	1.30	. . . .	26	. . . .	. . . .

Quantidade de chuva *Total 731 millimetros.*

Total da chuva cahida desde Junho 1887 até Junho 1888--1m.362.

Deus Guarde a V. S.

Illm. Exm. Snr. Dr. F. N. Prates muito digno Presidente da Companhia Paulista.

Campinas 27 de Agosto de 1888.

Walter J. Hammond
Inspector-Geral.

Annexo n. 3

BALANÇO GERAL

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

BALANÇO RELATIVO AO SEMESTRE DE JANEIRO A JUNHO DE 1888

ACTIVO

Capital por emittir:		
Importancia do mesmo	2.756:000$000	
Accionistas (Conta de capital):		
Entradas a realizar	2:450$000	2.758:450$000
Accionistas (Conta de emprestimo):		
Saldo desta conta	. . . . .	1.467:880$034
Moveis e utensilios:		
Importancia dos mesmos	12:981$320	
Custo da Estrada e suas dependencias:		
Importancia despendida	16.339:741$170	
Predio do largo de S. Bento:		
Custo do terreno e obras executadas	145:030$640	
Navegação do Mogy-Guassú:		
Importancia despendida com a mesma	1.237:105$554	17.734:858$684
Materiaes para custeio:		
Importancia dos existentes no Almoxarifado	. . . . .	311:132$013
Acções da Companhia:		
Valor nominal de 2.140 acções do fundo de reserva	428:000$000	
Apolices:		
Valor nominal de 400 apolices do fundo de reserva	400:000$000	828:000$000
Caixa Filial do Banco do Brazil:		
Saldo da conta corrente	106:238$470	
English Bank of Rio de Janeiro:		
Saldo a nosso favor	121$700	
Repartição Liquidadora:		
Saldo a nosso favor	72:454$400	
Fry Miers & Comp.		
Saldo a nosso favor	2:983$880	
Zerrenner Bülow & Comp.		
Saldo em poder dos mesmos para despacho de materiaes	12:858$160	
Governo Provincial:		
Saldo a nosso favor	898$480	
Trafego de Passageiros:		
Saldo desta conta	367$080	
Trafego de Cargas:		
Saldo desta conta	29:242$720	
Companhia Mogyana:		
Saldo a nosso favor	3:606$280	
Companhia Ytuana:		
Saldo a nosso favor	505$200	
Companhia Rio-Claro:		
Saldo a nosso favor	1:632$130	
Diversos devedores:		
Saldo desta conta	3:506$500	
Caixa:		
Saldo nas Caixas de S. Paulo e Campinas	25:092$125	259:507$125
Somma		23.359:827$856

PASSIVO

Capital:		
Valor do mesmo	. . . . .	20.000:000$000
Emprestimo emittido:		
Importancia do mesmo	1.467:880$034	
Receita especial:		
Saldo desta conta	37:520$837	1.505:400$871
Accionistas (conta de reposição):		
Saldo desta conta	4:119$620	
Dividendos:		
Não reclamados	12:203$361	
Pessoal:		
Vencimentos por pagar	72:253$170	
Imposto de transito:		
Saldo desta conta	12:866$790	
Matriz Nova de Campinas:		
Saldo a seu favor	3:624$280	
Sello de acções:		
Saldo desta conta	307$700	
Fundo de reserva:		
Importancia que constitue o mesmo	1.043:096$538	
Lucros e perdas:		
Saldo desta conta	1:627$813	
Companhia São Paulo Railway:		
Saldo a seu favor	676$740	
Virissimo da Silva Prado:		
Saldo a seu favor	178$580	
Receita geral:		
Saldo desta conta	703:472$393	1.854:426$985
Somma		23.359:827$856

Escriptorio Central.—S. Paulo, 18 de Agosto de 1888.

Francisco Gonçalves de Campos,
Guarda-Livros.

Annexo n. 4

BALANCETE

DA

RECEITA E DESPEZA

ANNEXO N. 4

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Balancete da Receita e Despeza liquida da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes no semestre de Janeiro a Junho de 1888

RECEITA

Passageiros: 1.ª classe 10.609		
2.ª » 113.313		
Ida e volta . . . 9.229		
Total . . . 133.151	273:944$560	
Encommendas e bagagens	34:164$260	
Animaes	4:999$210	
Telegrapho	14:358$230	
Mercadorias: Toneladas importadas 36.303		
» exportadas 33.632		
Total . . . 69 935	985:620$890	1.313:087$150
Armazenagem	889$250	
Porcentagem pela arrecadação de impostos	2.337$870	
Aluguel de Estações	3:000$000	
» de Casas	336$000	
» de Botequins	480$000	
» de Balsa	440$000	
Uso de zona privilegiada	1:500$000	
Emolumentos	307$800	
Juros de conta corrente	267$976	
Receitas diversas	3:350$760	12:909$656
Venda de Sal	. . . . . .	29:193$420
	. . . . . .	1.355:190$226

DESPEZA

Demonstração A.		
Conservação da linha	195:388$870	
Demonstração B.		
Tracção	113:833$770	
Demonstração D.		
Trafego	110:936$760	
Demonstração E.		
Administração e despezas diversas . . .	28:121$850	
Demonstração C.		
Reparos de carros e vagões	60.372$210	
Demonstração F.		
Escriptorio Central	15:899$850	
Demonstração G. e H.		
Navegação Mogy-guassú	57:518$830	
Imposto de industrias e profissões . . .	14:865$889	
Aluguel e custeio da Estação de Jundiahy	3:803$700	
» de carros e vagões	8:991$770	
Honorarios a advogados	»	
Emprestimo de Londres	45:581$037	655:314$536
Saldo	. . . . .	699:875$690
	. . . . .	1.355:190$226

Escriptorio Central da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes em S. Paulo, 18 de Agosto de 1888.

O Guarda-Livros,

Francisco Gonçalves de Campos.

Annexo n. 5

DEMONSTRAÇÃO DA DESPEZA

ANNEXO N.º 5

ESTRADA DE FERRO, COMPANHIA PAULISTA

Demonstração a que se refere o Balancete do semestre de Janeiro a Junho de 1888

DEMONSTRAÇÃO A—(Conservação da linha e suas dependencias)

Administração	....	10:594$040
Conservação e renovação da via permanente		
Pessoal	91:369$040	
Material	44:864$790	136:233$830
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras:		
Reparos de Estações e mais edificios		
Pessoal	28:331$440	
Material	20:229$560	48:561$000
	Rs.....	195:388$870

DEMONSTRAÇÃO B.—(Tracção)

Administração e Officinas	....	6:673$650
Despezas das Locomotivas em serviço:		
Pessoal	20:751$820	
Carvão e lenha	40:168$650	
Agua	486$160	
Azeite, sebo e outros materiaes	8:380$670	69:787$300
Reparos e Renovação:		
Pessoal	24:543$870	
Material	12:828$950	37:372$820
	Rs.....	113:833$770

DEMONSTRAÇÃO C.—(Reparo e renovação de carros e vagões)

Administração e Officinas	....	7:789$680
Carros		
Pessoal	13:791$830	
Material	13:200$990	26:992$820
Vagões		
Pessoal	14:006$950	
Material	11:582$760	25:589$710
	Rs.....	60:372$210

DEMONSTRAÇÃO D.—(Trafego)

Pessoal	74:278$230
Azeite, graxa e outros materiaes......	21:021$120
Impressos, papelaria e bilhetes........	4:151$220
Encerados, cabos, etc	»
Fardamento	1:901$000
Despezas diversas.....................	9:585$190
	110:936$760

DEMONSTRAÇÃO E.—(Administração)

Inspectoria geral e Secretaria	2:133$300
Contadoria, etc	5:100$000
Chefia de trafego	5:815$000
Chefia de telegrapho..................	7:803$800
Almoxarifado	5:220$360
Pagadoria	1:800$000
Escriptorios	249$390
	28:121$850

DEMONSTRAÇÃO F.—(Escriptorio Central)

Pessoal	13:507$180
Transporte e estada	»
Aluguel de casa	900$000
Annuncios, impressos e mais despezas	1:492$670
	15:899$850

NAVEGAÇÃO DO MOGY-GUASSÚ

DEMONSTRAÇÃO G.—(Tracção)

Administração e Officinas	....	1:520$820
Vapores e lanchas em serviço:		
Pessoal	6:504$240	
Carvão e lenha	1:001$850	
Azeite, sebo e outros materiaes	10:297$230	17:803$320
Reparos e renovação.		
Pessoal	898$390	
Material	666$120	1:564$510
	Rs.	20:888$650

DEMONSTRAÇÃO H.—(Trafego)

Pessoal	35:359$460
Azeite, graxa e outros materiaes	1:093$180
Impressos, papelaria e bilhetes	177$540
Encerados, cabos, etc	»
Rs.	36:630$180

Escriptorio Central da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes em S. Paulo 18 de Agosto de 1888.

O Guarda-Livros,

Francisco Gonçalves de Campos.

Annexo n. 6

DEMONSTRAÇÃO DO 38.º DIVIDENDO

ANNEXO N. 6

COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES

Demonstração do 38.º Dividendo.

Saldo da receita e despeza do semestre, conforme o respectivo balancete (Annexo n. 4)	745:456$727	Importancia da remessa feita para Londres em 23 de Fevereiro ultimo, para pagamento de juros e commissões .	45:581$037
Importancia sujeita a liquidação no semestre anterior	3:596$703	Idem destinada ao fundo de reserva .	3:607$203
		Idem sujeita a liquidação	1:483$190
		Idem destinada ao pagamento do 38.º dividendo na razão de 8, 1 % ou 8$100 por acção	698:382$000
	749:053$430		749:053$430

Escriptorio Central da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes em S. Paulo, 18 de Agosto de 1888.

O Guarda-Livros,

Francisco Gonçalves de Campos

Annexo n. 7

PARECER DO CONSELHO FISCAL

ANNEXO N. 7.

Senhores Accionistas.

Perante o vosso esclarecido juizo, depomos o nosso parecer relativo a escripturação e contas da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, referentes ao semestre findo a 30 de Junho proximo passado, conforme manda o § 3.º do artigo 79 dos Estatutos que nos regem.

Após accurado exame, cumprimos o nosso dever scientificando-vos que as contas daquelle semestre encontramol-as exactas e bem assim a escripturação feita em dia. Portanto somos de parecer que tanto umas como outras merecem a vossa approvação.

São Paulo, 21 de Agosto de 1888.

G. P. Ralston.
J. B. de Mello Oliveira.
Benedicto Barbosa.

Annexo n. 8

MEMORIAL DOS REPRESENTANTES

DA

COMPANHIA RIO CLARO

SOBRE A FUSÃO D'ESTA

COM A

COMPANHIA PAULISTA

(COPIA).

A Commissão da *Companhia Rio Claro*, encarregada de estudar a questão relativa á fusão desta Companhia com a *Paulista de vias Ferreas e Fluviaes*, como medida preliminar, para fundamentar as bases que tem a honra de apresentar, e para melhor esclarecimento das partes interessadas, julga conveniente relatar o que ha de mais importante com relação ás duas emprezas.

Nesse empenho observa o seguinte :

COMPANHIA RIO CLARO

(ORGANISAÇÃO)

Esta empreza, creada pelo Dec. n. 7838, de 4 de outubro de 1880, encorporada pelo de 7 de maio de 1881 e elevada á cathegoria de sociedade anonyma e autorisada a funccionar pelo Dec. n. 8639, de 12 de agosto de 1882; inaugurou-se definitivamente do Rio Claro á S. Carlos do Pinhal a 15 de outubro de 1884, abrindo o seu trafego d'esta cidade á Villa de Araraquara, a 18 de janeiro de 1885, e concluindo o seu ramal da estação—Visconde do Rio Claro á Villa do Jahú, a 18 de fevereiro de 1887.

Trafego e Estações

O percurso de sua linha é de 264 kilometros e 490 metros, sendo $127^{k.}+098^{m.}$ no tronco e $137^{k.}+392^{m.}$ no ramal.

Tem 21 estações com os competentes armazens, sendo 11 estações na linha do tronco e 10 na do ramal.

Officinas e material rodante

As suas officinas estão devidamente montadas, possuindo a Companhia conveniente numero de locomotivas e carros.

Zona

Pelo contracto com o Governo Geral, tem a *Companhia Rio Claro* privilegio de zona de 30 kilometros de cada lado do eixo da sua linha e pelo prazo de 50 annos.

Por leis provinciaes do anno passado e deste anno, tem ella privilegio para prolongar-se da Villa do Jahú até a freguezia do Sapé do Jahú e deste ponto até o Itapura nas divisas desta provincia com a de Matto Grosso; e, tambem para estender-se de Araraquara até a Villa de Jaboticabal e desta Villa até a freguezia de Barretos; sendo que já se acham concluidos os trabalhos de exploração entre as Villas de Araraquara e Jaboticabal.

Capital

O capital desta Companhia, que a começo foi de 1.800:000$, foi mais tarde elevado a 2.300:000$000, posteriormente foi elevado a 3.000:000$000 e finalmente consta de 5.000:000$000.

Acha-se elle realisado integralmente, dividido em 25.000 acções de 200$000 cada uma e subscripto por 253 accionistas.

As ultimas acções vendidas foram a preço de 275$000 e 280$000, variando a sua cotação de 270$000 a 280$000.

Dividendos

Distribuiu a Companhia, até o semestre findo a 31 de Dezembro do anno passado 7 dividendos, a saber:

1884	
2.° Semestre 1.° dividendo	10$000
1885	
1.° Semestre 2.° dividendo	9$000
2.° « 3.° «	8$600
1886	
1.° Semestre 4.° dividendo	7$400
2.° Semestre 5.° dividendo	11$000
1887	
1.° Semestre 6.° dividendo	8$000
2.° « 7.° «	5$200
Formando um total de	59$200

por acção, que significa uma média de 8$457 por semestre.

Divida e fundo de reserva

A *Companhia Rio Claro* nada deve nem por emprestimo, nem por emissão de debentures.

O seu fundo de reserva é de 10:325$975, representando 1 °/₀ dos seus lucros liquidos.

Balancetes Semestral e Geral

ACTIVO

Apolices . , ...	31:121$800
Exploração á Jaboticabal	20:059$402
Carteira	12:070$170
Acções por inscrever.	39:600$000
Fretes a receber . . . - . . .	12:034$420
Lucros e perdas	14:398$998
Moveis e instrumentos	3:590$000
Via permanente	3.129:578$065
Construcção e ramal	1.660:737$076
Almoxarifado.	32:828$095
Dinheiro em Banco	265:014$570
Caixa	28:401$552
Diversos devedores.	9:188$581
Somma.	5.258:622$729

Passivo

Capital.	5.000:000$000
Dividendos suspensos	1:584$000
Companhia Paulista (baldeio) . . .	800$000
Fundo de reserva	8:977$457
Pessoal e material.	38:686$085
Acções em deposito.	39:600$000
Impostos a pagar	6:559$380
Dividendos não reclamados	12:129$200
Credores	1:236$300
Receita geral	149:051$271
Somma. . . . . (*)	5.258:623$693

Apresenta a *Companhia Rio Claro* em seu trafego o seguinte balancete geral:

(*) Ha uma differença de 964 reis desequilibrando assim o activo e passivo.

1884

Receita 310:500$810—Despeza 149:033$600—Saldo 161:467$210.

1885

Receita 485:476$520—Despeza 226:863$045—Saldo 258:613$475.

1886

Receita 625:900$353—Despeza 261:947$720—Saldo 363:95 2$633

1887

Receita 748:611$810—Despeza 399:683$500—Saldo 348:927$760.

Disposições Geraes

A *Companhia Rio Claro* não tem nem nunca teve garantia de juros e nem subvenção do Governo Geral ou Provincial; organisou-se mantendo-se e desenvolvendo-se sempre com os seus proprios esforços.

Sua via permanente é perfeitamente bem conservada, sendo mantida uma numerosa turma de conserva e zelada com todo o cuidado.

Todo o material estragado tem sido substituido.

Os seus trilhos são da melhor qualidade e de aço.

Suas estações são todas de tijolos e as suas plataformas de tijolos e pedras, estão todas bem acabadas e em condições de longa permanencia de serviço.

O seu material do telegrapho é dos melhores, e o systema em uso dos mais aperfeiçoados.

A Companhia apresenta um saldo de 258:623$689 em seu capital e gosa de muito conceito, principalmente na praça de Londres, de onde por mais de uma vez tem recebido offerecimento de emprestimo em condições muito vantajosas.

A' *Companhia Rio Claro* está reservado um grandioso futuro: a zona por ella servida é uberrima e grande tem sido ahi nos ultimos tempos o plantio do café; a sua producção tende a augmentar de dia a dia, notando-se que os relatorios semestraes registram sempre grande accrescimo de passageiros e augmento nos generos de importação.

COMPANHIA PAULISTA

(SUA ORGANISAÇÃO)

Deliberada na Capital a creação da *Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Jundiahy a Campinas,* foram os seus estu-

dos approvados e a respectiva Companhia encorporada pelo Dec. n. 4283 de 28 de novembro de 1868.

Começados os seus trabalhos em 15 de março de 1869, foram concluidos a 11 de agosto de 1872, e assim inaugurada a estrada de Jundiahy a Campinas.

A 12 de maio de 1873 a mesma Companhia, com capital novo, celebrou contracto para o seu prolongamento até á cidade de S. João de Rio Claro, sendo começados os respectivos trabalhos em janeiro de 1874, concluidos e inaugurados a 11 de agosto de 1876.

Ainda não estavam concluidos os trabalhos deste prolongamento, quando a Companhia a 1.º de maio de 1875, obteve privilegio para estabelecer um ramal de Cordeiros ás margens do Mogy Guassú. Começados estes trabalhos foram elles concluidos até á cidade de Araras em 12 de junho de 1877; até Pirassununga em 24 de outubro de 1878, e até o porto de João Ferreira, no Mogy Guassú, a 15 de janeiro de 1880.

Finalmente, foi construido o ultimo trecho da estrada de ferro da *Companhia Paulista*, de Porto Ferreira á Belem do Descalvado, dando-se a respectiva inauguração em 7 de novembro de 1881: sendo que o competente contracto foi celebrado com o Governo Provincial a 25 de outubro de 1880.

Terminados os trabalhos da viacção ferrea e não tendo mais a Companhia para onde estender a sua linha, por isso que as *Companhias Rio Claro e Mogyana* tinham tomado as diretrizes possiveis, resolveu a *Companhia Paulista* encetar os trabalhos da navegação fluvial do Mogy Guassú, e nesse sentido impetrou o respectivo privilegio.

Concedido o privilegio pelo Governo Provincial, começou a Companhia os seus trabalhos, tendo presentemente diversos vapores fazendo o serviço da navegação.

Hoje, por concessão do Governo Geral a Companhia tem privilegio para navegação nos rios Mogy Guassú, Pardo e Rio Grande.

Trafego e Estações

A *Companhia Paulista* tem de trafego 242$^{k.}$ + 5$^{m.}$ possuindo nesse percurso 23 estações; sendo que ainda ha algumas provisorias, por isso que são de taboas.

Capital

O seu Capital, que a principio foi de 5.000:000$000, mais tarde foi elevado a 10.000:000$000, depois a 15.000:000$000 e, finalmente a 20.000:000$000.

Acha-se dividido em 100.000 acções do valor nominal de 200$000 cada uma, sendo o realisado na importancia de 17.244:000$ e o a realisar na importancia de 2.756:000$000.

As acções desta Companhia já foram cotadas a 300$000 e mais, sendo hoje o seu preço variando de 280$000 a 290$000.

Fundo de reserva e divida

O seu fundo de reserva é permanente e provisorio:—permanente, o destinado ao supprimento de eventuaes e desfalque, na importancia de 400:000$000; e o provisorio, destinado ao pagamento da divida de 150,000 £ contrahida na praça de Londres, na importancia de 643:096$535 (*).

Deve a *Companhia Paulista* a quantia de 1,323 *bonds*, equivalente a somma de 1,323 £, (emprestimo de 15 de agosto de 1877).

Balancetes

O Balancete semestral ultimo apresenta um resultado de 23.336:224$279.

O Balancete geral demonstra-se da seguinte fórma:

Anno					Saldo
1872	Receita 311:148$940	Despeza	186:262$224	Saldo	124:886$716
1873	Receita 645:631$916	»	259:741$154	»	385:890$762
1874	Receita 768:169$207	»	283:592$724	»	484:576$487
1875	Receita 889:414$782	»	365:360$766	»	524:054$016
1876	Receita 1.126:189$860	»	484:649$211	»	641:540$649
1877	Receita 1.534:379$855	»	556:898$813	»	977:481$042
1878	Receita 2.201:525$850	»	687:074$060	»	1.514:451$790
1879	Receita 2.207:935$790	»	747:796$839	»	1.550:138$951

(*) Ha engano; O resultado do emprestimo contrahido em Londres, 150 000 £, não monta na quantia de Rs 643.096$535, como acima se vê, e sim em Rs, 1.636 650$011,

		1880			
Receita	2.085:239$370	Desp. 771:861$267	Saldo	1.313:378$103
		1881			
Receita	2.514:466$920	» 877:816$909	»	(*) 918:392$261
		1882			
Receita	2.880:373$995	» 918:392$621	»	1.961:981$137
		1883			
Receita	2.739:948$200	» 1.119:230$851	»	1.620:717$349
		1884			
Receita	2.586:301$750	» 1.267:930$192	»	1.318:371$558
		1885			
Receita	2.812:352$950	» 1.155:201$514	»	1.757:151$436
		1886			
Receita	2.977:410$510	» 1.413:599$865	»	1.563:810$645
		1887			
Receita	2.916:268$213	» 1.386:566$131	»	1.529:703$102

Dividendos

A *Companhia Paulista* até o semestre findo em 31 de dezembro do anno passado, distribuiu 37 dividendos, da seguinte fórma :

1869	7$000			(1.º)
1870	7$000	—	7$000	(2.º—3.º)
1871	7$000	—	7$000	(4.º—5.º)
1872	7$000	—	7$000	(6.º—7.º)
1873	7$000	—	7$060	(8.º—9.º)
1874	8$980	—	8$500	(10.º—11.º)
1875	8$780	—	8$420	(12.º—13.º)
1876	8$020	—	8$130	(14.º—15.º)
1877	6$430	—	8$900	(16.º—17.º)
1878	8$320	—	9$750	(18.º—19.º)
1879	8$790	—	10$000	(20.º—21.º)
1880	8$000	—	8$000	(22.º—23.º)
1881	7$600	—	10$800	(24.º 25.º)

(*) Ha engano · O saldo não é de 918.392$621, como está demonstrado, mas sim de Rs. 1.636 650$011

1882	10$980	—	13$000	(26.º—27.º)
1883	9$700	—	10$300	(28.º—29.º)
1884	8$500	—	9$800	(30.º—31.º)
1885	11$200	—	11$300	(32.º—33.º)
1886	6$000	—	13$000	(34.º—35.º)
1887	10$100	—	8$600	(36.º—37.º)

Sommados todos os presentes dividendos e dividida a somma por 37, temos:

323$400 ÷ 37 = 8$740.

8$740 é, pois, a média dos dividendos semestraes.

Vem a proposito uma observação.

Os dividendos d'esta Companhia seriam muito menores, se não fossem fortalecidos com a renda proveniente de 3 réis por kilo de café que foram cobrados durante seis annos.

Essa renda, constituida por um imposto que revertia a favor da Companhia, produziu a enorme somma de 1.725:751$080. Começada a cobrar a 8 de outubro de 1877, foi até 30 de junho de 1883, e era considerada como importando um auxilio correspondente ácerca de 2 °/o no semestre. (Relatorio de 27 de agosto de 1882).

Distribuida essa quota pelos respectivos semestres, vê-se o seguinte resultado:

1877	68:590$870
1878	131:835$630 142:664$270
1879	118:164$970 157:278$290
1880	105:401$600 144:594$790
1881	122:608$140 197:835$630
1882	151:216$990 203:772$450
1883	181:787$450

Comparada a renda das duas Companhias pelos respectivos dividendos, temos:

Média da *Companhia Rio Claro* . . .	8$457
Idem da *Companhia Paulista*	8$740
Differença a favor d'esta	0$283

Tendo o imposto de 3 réis rendido 1,725:751$080 em seis annos, (1877 a 1883), cuja renda total foi de 8,235:758$644, temos 8,235:758$644—1,725:751$080=6,510:007$564.

Feita a conta do producto dos dividendos da *Companhia Paulista* nesses doze semestres, vê-se que produzindo ella 8,235:758$644, distribuio 113$840.

Produzindo 6,510:007$564 (abstracção feita da renda dos 3 réis), temos:

8,235:758$664 : 113$840 :: 6,510:007$564 : X = 89$980 dando a differença de 23$860.

(323$400 — 23$860 = 299$540. 299$540 : 37 = 8$095.)

Temos portanto:

Companhia Rio Claro	8$457
Companhia Paulista	8$095
Differença a favor d'aquella . . .	0$362

A *Companhia Rio Claro*, portanto, como se vê, tem produzido semestralmente, $362 réis mais que a *Companhia Paulista.*

O exposto é o sufficiente para se poder avaliar de ambas as emprezas; nessas condições a Commissão abaixo assignada, propõe para a respectiva fusão as seguintes bases:

A *Companhia Rio Claro* faz inteira communhão de interesses com a *Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes,* sob as seguintes condições:

1.ª

Ambas as Companhias entram para a communhão com o seu capital, saldo, materiaes, propriedades e direitos, de modo a constituirem uma só Companhia.

2.ª

As *Companhias Rio Claro e Paulista* tornam-se solidaria e reciprocamente responsaveis pelas suas respectivas obrigações.

3.ª

Para o effeito da communhão os titulos ou acções de ambas as Companhias são indistinctamente do valor nominal de 200$000 cada uma.

Firmiano M. Pinto—Relator.
José Ferraz de Sampaio.
Miguel A. Rinaldi.
J. B. de Mello e Oliveira.

Conforme.

A. Pinto,
Chefe do E. Central.

Annexo n. 9

RELATORIO

DOS

ENGENHEIROS DA COMPANHIA PAULISTA

SOBRE A FUSÃO D'ESTA

COM A

COMPANHIA RIO CLARO

S. Paulo, 21 de Agosto de 1888.

Illm. Snr.

Os abaixo assignados, cumprindo a determinação que receberam de V. S. para, em commissão, examinar e dar parecer sobre as condições technicas e economicas da empresa a cargo da Companhia Rio Claro, no intuito de determinarem-se as bases em que convirá á Companhia Paulista a fusão de seus direitos, obrigações e interesses com os da referida Companhia, vêm dar conta de sua tarefa.

Conveniencia geral da fusão

A idéa de unificar os avultados interesses empenhados nas estradas de ferro da provincia de S. Paulo, garantindo as respectivas empresas contra os choques de pretenções desencontradas e acabando com o regimen de hostilidade mutua, que cada vez mais se accentúa, é assumpto que deve occupar a attenção não só dos que têm confiado o fructo de suas economias a semelhante ramo de industria como a de todos quantos se interessam pela prosperidade e engrandecimento da provincia.

E' extraordinario mas infelizmente verdadeiro o facto: em S. Paulo não ha uma só empresa de viação que não esteja em lucta aberta com suas congeneres e possa reputar

seus capitaes garantidos, sua prosperidade estavel, seu futuro desassombrado.

Do sul ao norte, desde a Sorocabana até a Mogyana, todas as Companhias litigam, de direito ou de facto, sobre questões de zona.

Lucta a Companhia Sorocabana com a Ytuana disputando-se á porfia o transporte da producção de florescentes municipios da margem esquerda do Tieté.

Contende a Ytuana com a Rio Claro, reclamando esta contra a invasão de sua zona pela estrada que aquella constroe de Porto Martins a S. Manoel, na margem esquerda do Tieté.

Por seu lado, a Companhia Rio Claro avançando até ao Jahú e tendo já privilegio para ir ao Sapé, desforra-se da visinha rival desviando de seu escoadouro natural os productos de toda a região ribeirinha da margem direita do Tieté.

Por outro lado a Companhia Rio Claro, julgando-se invadida em parte de sua zona, pela estrada da nascente Companhia Descalvadense, cessionaria de direitos da Paulista, já levanta questão com sua nova visinha, rival da direita.

Com relação á Companhia Paulista, são conhecidos os esforços e sacrificios que ha feito para manter a integridade do seu trafego.

E' sabido que seus interesses ainda não estão harmonisados com os da Companhia Mogyana, que não contente de cortar-lhe a frente, invadiu-lhe parte da zona e ahi estabeleceu a estação de Lage.

Tambem é conhecida a ameaça que recentemente se pretendeu fazer aos seus direitos e interesses, com o mallogrado projecto de lei concedendo á Companhia Rio Claro o privilegio para uma estrada de Morro Pellado a entroncar na Ytuana.

Ainda que incidentemente, vem a proposito dizel-o—não reputamos de conveniencia para a Companhia Rio Claro a construcção de semelhante estrada, quando mesmo lhe fosse deferida a concessão. E assim pensamos primeiramente porque da estação do Visconde do Rio Claro a Santos, pelo trajecto da Paulista, a distancia é menor, pelo menos de 10 kilometros, do que pela Ytuana; demais, sendo a bitola d'esta estrada differente da da Rio Clarense, haveria por este caminho necessidade de duas baldeações.

Prova isto que o escoadouro natural dos productos dos ricos municipios de S. Carlos e Araraquara será sempre a estrada Paulista, por onde elles chegarão ao littoral menos onerados e mais rapidamente.

Se isto é o que aconteceria por força das circumstancias naturaes, de outra parte—está na propria conveniencia da Companhia Rio Claro a permanencia do actual estado de cousas, pela simples razão de que percorrendo os productos d'aquelles municipios a distancia de 56 kilometros da estação do Visconde do Rio Claro á cidade d'este nome, e tão sómente 13 kilometros de Visconde do Rio Claro a Morro Pellado, ponto inicial da projectada linha, perderia a Companhia Rio Claro o frete correspondente a 43 kilometros.

Prejudicada d'esta fórma no trafego das mercadorias e passageiros de S. Carlos e Araraquara, maior ainda seria o prejuizo da Rio Clarense com as mercadorias e passageiros procedentes de Brotas, Dois Corregos e Jahú, que tivessem sahida pelo Morro Pellado, os quaes deixariam de percorrer os 69 kilometros que medeiam d'ahi ao Rio Claro.

Se, pois, a imaginada linha de Morro Pellado a qualquer ponto da Ytuana não encurta a distancia entre o productor e o consumidor, se vem causar grande damno aos interesses da propria Companhia Rio Claro, matando-lhe por um lado 43 kilometros de trafego e por outro não menos de 69, claro é que o projecto em questão não é de infundir receios, pois fôra insensatez suppôr que, no empenho de prosperar, pretendesse a florescente empresa ganhar vida e alento sangrando as proprias veias.

Entretanto, tão pouco reflectidas têm sido as soluções dadas na provincia aos problemas da viação ligeira, tantos são os desacertos commettidos, que, nestes negocios, onde não está o perigo, está pelo menos o seu phantasma, e tanto basta para sentir-se o capital perturbado, abalar-se a confiança, e, pois, conflagrarem-se os importantes interesses vinculados a semelhante ordem de cousas, tão certo é que estas pretenções desarrazoadas, fomentando rivalidades e instigando luctas, tudo pódem abater e nada elevar.

Nestas condições, parece, toda a tentativa conciliatoria, qualquer esforço no sentido de se harmonisarem e unirem-se as empresas com affinidades regionaes, para o uso e goso em commum dos seus direitos e privilegios, é sem duvida uma tentativa benefica, um esforço digno de ser acoroçoado.

E' que a fusão não só as libertaria do continuo attrito de interesses em que ora vivem, como havia de acarretar vantagens de toda a especie tanto para a riqueza privada como para a economia social.

A primeira d'estas vantagens seria a garantia e tranquillidade do capital e a consequente estabilidade da fortuna particular por elle representada.

Unificadas as Companhias, enfeixados seus poderosos recursos e submettidos á unidade de acção, não só cresceria a sua força, a sua capacidade efficiente para alargar o campo de sua actividade, como tambem a sua importancia moral, o seu credito. Ora, com taes elementos de força e prestigio, quem póde prevêr a grandeza da obra que em pouco tempo poderia realizar-se, sobretudo em provincia como S. Paulo, terra amanhada para a fecundação de todas as grandes empresas?!

Extraordinaria havia de ser a economia resultante de uma só direcção geral para cada um dos ramos de serviço —administração superior, contabilidade, trafego, locomoção, via permanente, telegrapho e almoxarifado.

Um exemplo.

Cada uma estrada é actualmente obrigada a ter officinas para pequenos e grandes reparos do material rodante. Estas officinas requerem machinismos e edificios diversos, apropriados á natureza dos trabalhos; cada ramo de trabalho pede um mestre especial, e estes por sua vez não dispensam a direcção de um chefe geral.

Pois bem, apesar do grande dispendio que cada Companhia terá feito com o estabelecimento e custeio d'este ramo de serviço, estamos certos que nenhuma tem nem poderá ter officinas completas, na escala e do modo porque com muito menos despeza, poderia possuir uma só grande empresa.

Além d'isso, operando em grande escala, poderia esta com muita vantagem crear e custear, ao lado da officina de reparos, grande officina de construcção de carros e vagões, aproveitando excellente materia prima do paiz e creando occupação para centenares de artistas e operarios.

Outro exemplo.

Com relação ao serviço do almoxarifado, é certo que anda por centenas de contos de réis a importancia dos artigos que qualquer das principaes estradas precisa de ter armazenados, para acudir ás urgencias dos varios serviços,

podendo-se avaliar em perto de mil contos de réis o valor dos generos em deposito sómente nos armazens das linhas do oeste. Além do desperdicio proveniente do capital ahi immobilisado por cada uma, já nos artigos de consumo, já nos edificios e obras para os armazens, ha a considerar a commissão de 2 a 3 por cento que cobram as casas commerciaes encarregadas das compras no extrangeiro e por fim a despesa do pessoal que cada Companhia é obrigada a manter: almoxarife, escripturarios, serventes, etc.

Fundidas as empresas, o total do pessoal poderia ser reduzido uma terça parte do existente; seria bastante um só edificio, um só armazem geral; os artigos de consumo, comprados em muito maior escala custariam menos; em vez de gastar dezenas de contos de réis, a titulo de commissão paga aos agentes encarregados de compras no extrangeiro, poderia a companhia geral manter na Europa um profissional, empregado seu, especialmente commisionado para tal fim, a exemplo do que faz o governo geral com relação ás estradas do Estado.

Este agente, comprando directamente nas fabricas e em grande porção, com habilitações technicas para escolher e bem apreciar a qualidade dos materiaes e fiscalisar quaesquer encommendas, sem duvida havia de desempenhar-se da tarefa com muito mais proveito e economia do que qualquer casa commercial.

Ainda outras muitas vantagens resultariam da fusão. A rede geral das vias ferreas da provincia, que se foi desenvolvendo sem plano e sem systema, poderia corrigir-se em alguns pontos, preenchendo-se varias condições desde já necessarias para maior commodidade dos transportes e facilidade das communicações.

De feito, apesar de estarem as mais importantes zonas da provincia servidas por caminhos de ferro, como todos elles tem por fim ligal-as com a Capital e Santos, acontece achar-se ainda sem solução o problema da communicação directa das differentes zonas da provincia, entre si.

Assim, por exemplo, é certo que temos presentemente tres grandes linhas—a Sorocabana, a Ytuana e a Rio Clarense, que estão se acotovelando na extrema occidental do territorio paulista habitado, separadas apenas por alguns kilometros de distancia.

Quer isto dizer que todo o sul da provincia poderia com a maior facilidade e presteza, mediante um pequeno trecho

de linha a construir, communicar-se directamente com as regiões chamadas de oeste.

Mas esse pequeno trecho, de alta conveniencia publica, e que tambem seria de vantagem para as empresas colligadas, no actual estado de cousas é simplesmente uma ameaça aos interesses desunidos, e a sua realização talvez fosse a ruina de mais de uma Companhia. Portanto, força é tolerar que as communicações entre as duas grandes zonas, quasi as duas metades da provincia, se faça atravez da Capital, com percurso vinte vezes maior e dois a tres dias de viagem!

Ainda mais, os povos que habitam os municipios servidos pela linha da Companhia Rio Claro e grande parte da zona da Paulista, se acham separados da vasta região septentrional, servida pela Mogyana, unicamente por umas quatro leguas, entre Porto Ferreira e Lage. Entretanto, o trajecto que se poderia fazer em minutos, de uma para outra estrada, custa actualmente uma jornada de centenas de kilometros.

De resto, para inteira ligação das linhas de bitola estreita e complemento natural, necessario, da rede geral por ellas constituida, seria indispensavel a construcção d'uma linha de bitola de um metro, de Campinas ao littoral, cortando a Ytuana no ponto mais conveniente e passando em seguida pelos municipios de Cabreúva, Parnahyba, Araçariguama, S. Roque (onde ligar-se-hia á Sorocabana), Cotia e Itapecerica.

Esta linha, util e conveniente a toda a região occupada pelos citados municipios, a qual, apesar de visinha da Capital, jaz quasi inteiramente desaproveitada, por falta de meios de transporte, breve se tornaria escoadouro indispensavel á propria producção do oeste. Basta considerar que sendo actualmente de mais 200.000 toneladas o movimento da importação e exportação da provincia, pelo porto de Santos, e sendo esse movimento o triplo do que era ha dez annos passados, com os novos factores de producção que conta a provincia bem se póde affirmar que o crescimento não será menor d'aqui por diante, e que, portanto, em dez annos, o movimento total será de perto de um milhão de toneladas, trafego que não poderá ser comportado pelo serviço funicular da estrada ingleza na serra.

A linha a que nos referimos, levada até Campinas, offereceria a grande vantagem de permittir a livre circulação dos trens de todas as linhas de bitola estreita até ao littoral, e, vice-versa, em proximo futuro, o transporte das mercadorias de Santos aos extremos de S. Paulo, Minas, Goyaz e

Matto Grosso, sem uma só baldeação, propiciando por concomitancia o immenso beneficio de permittir o aproveitamento, em commum, de todo o material rodante de bitola estreita, o qual poderia correr livremente em todas as linhas, convergindo ora para uma, ora para outra, conforme a necessidade de occasião.

Releva ponderar que esta nova linha ao littoral, que só poderia trafegar d'aqui a alguns annos, não affectaria os direitos, nem tão pouco os interesses da estrada ingleza, cuja receita liquida tem já attingido ao limite maximo e será para o futuro e em qualquer hypothese sobejamente alimentada pelo trafego de toda a rede de bitola larga e confluentes necessarios, bem como pelo movimento de importação e exportação das mercadorias que têm a Capital por centro ou interposto obrigado.

Ainda em consequencia da fusão geral as tarifas haviam de melhorar, podendo haver reducções uniformes, subordinadas a um principio geral, aproveitando a todos os generos e logares, e, além d'isso, fretes differenciaes, em escala methodica, de modo a facilitar, na razão directa das distancias, os meios de communicação com as mais remotas paragens da provincia.

Alentada pela activa circulação das grandes arterias, nutrida pela seiva de enorme tronco, poderia a companhia geral, em vez de sugar, emprestar elementos de vida ás extremidades, que assim mais depressa tomariam corpo e se constituiriam outros tantos troncos ou grandes arterias de viação.

As combinações de trens para todos os pontos poderiam ser melhor reguladas, segundo horarios que attendessem aos interesses de todas as zonas e não, como agora, ás conveniencias de umas de preferencia ás de outras, e isto simplesmenta porque conciliar o interesse publico com os de uma só empresa seria sempre obra muito mais facil do que pôl-o de harmonia com as tendencias centrifugas, divergentes, de meia duzia de interessados differentes.

Finalmente, como para chegar-se ao resultado da fusão geral, por varios motivos deveria se proceder á revisão dos contractos das companhias, seria então occasião de regular-se a questão da garantia de juros por parte das linhas que a têm.

As linhas que ainda gosam da garantia provincial, parece, bem podiam dispensal-a desde logo, sob a condição de não ser a companhia geral obrigada á indemnisação dos juros

por ellas recebidos senão depois que a sua renda excedesse de certo limite.

Quanto ás linhas que gosam da garantia geral e da provincia de Minas, como acontece com dois importantes trechos da Mogyana, os quaes não pódem dispensar o favor, não seria difficil conseguir a substituição da garantia pela subvenção, calculando-se, sobre a base dos juros pagos, a importancia, em progressão decrescente, das quantias que o governo deverá pagar nos annos subsequentes, durante o prazo da garantia, depois do qual começaria a indemnisação. Por qualquer dos dois processos, a companhia terá de indemnisar opportunamente o Estado e a provincia de todas as quantias recebidas; o favor é pois o mesmo, com a differença de que a subvenção, concedida por uma tabella fixa, viria simplificar extraordinariamante o serviço, de modo a não ser preciso, como ainda hoje acontece com a Mogyana, manter uma só Companhia—tres empresas distinctas, cada uma com seu regimen administrativo e financeiro.

Em summa, bem considerando as condições que apresentam as empresas da provincia, divididas como se acham, e as que apresentariam uma vez federadas, vê-se que não póde haver duvida nas vantagens da fusão geral.

Assim sendo, e pois que, para se chegar a semelhante resultado, o meio pratico é promover allianças parciaes, não póde a Commissão abaixo assignada apreciar a fusão tentada entre as Companhias Paulista e Rio Claro senão como medida util e conveniente, fazendo votos ao mesmo tempo para que ella seja o inicio da realização d'um plano geral, cujos beneficios, em mais vasta escala, sejam em breve por todos compartidos.

Privilegios

A Companhia Rio Claro é cessionaria do privilegio concedido pelo Governo Imperial, para construcção, uso e goso da estrada de ferro do Rio Claro a S. Carlos do Pinhal, prolongamento a Araraquara e ramal para Brotas, Dous Corregos e Jahú, nos termos do Decreto n. 7838 de 4 de Outubro de 1880.

A clausula 1.ª do contracto estatuiu o prazo de 50 annos contados da data da concessão, para a duração do privilegio, para cuja terminação faltam 42 annos.

A clausula 6.ª estabeleceu que, emquanto vigorar o privilegio, o governo não permittirá a construcção de outras linhas ferreas na mesma direcção e dentro da zona de 30 kilometros para cada lado do eixo da estrada e dos ramaes, salvo as excepções constantes do art. 9.º § 1.º do regulamento de 28 de Fevereiro de 1874.

Por acto do Governo Provincial de 6 de Abril de 1887 foi sanccionado o projecto de lei da Assembléa Provincial, concedendo privilegio á Companhia Rio Claro para prolongar seu ramal da villa do Jahú até á freguezia do Sapé e d'este ponto até á colonia militar do Itapura.

A Assembléa Provincial tambem concedeu-lhe privilegio para o prolongamento de Araraquara a Jaboticabal, mas o Governo Provincial, por acto de 31 de Março de 1887, negou sancção ao projecto de lei.

A Companhia Rio Claro não gosa de garantia de juros, subvenção ou qualquer favor especial do governo, além dos que são geralmente concedidos a empresas congeneres.

Inauguração da estrada

A estrada de ferro da Companhia Rio Claro acha-se construida e aberta ao trafego em toda a extensão a que se refere o seu contracto com o Governo Imperial. A inauguração official do primeiro trecho construido, de Rio Claro a S. Carlos do Pinhal, teve lugar a 15 de Outubro de 1884; posteriormente, em data de 18 de Janeiro de 1885, inaugurou-se o prolongamento de S. Carlos a Araraquara, e, finalmente, a 18 de Fevereiro de 1887, o ramal da estação do Visconde do Rio Claro até ao Jahú, passando por Brotas e Dous Corregos.

A inauguração do trafego até S. Carlos foi autorisada pelo Aviso do Ministerio da Agricultura n. 110 de 9 de Outubro de 1884.

Com relação á inauguração definitiva do prolongamento á Araraquara e do ramal de Visconde do Rio Claro até ao Jahú, nada foi ainda resolvido pelo Governo Imperial.

Zonas servidas pela estrada

A região atravessada pela estrada de ferro do Rio Claro é occupada por importantes zonas agricolas, algumas em

pleno desenvolvimento e outras em começo de exploração, sendo que estas, pela uberdade do solo e a sua adaptação á lavoura do café, têm garantido o mais risonho futuro.

Entre as primeiras occupam logar as zonas que acampam, d'um lado—sobre a serra do Cuscuzeiro, parte do territorio de S. Carlos e Araraquara, e d'outro lado—em terras dos municipios de Brotas e Dous Corregos, cuja exportação total, na safra de 1886, foi de 15.600 toneladas de café ou cerca de um milhão de arrobas.

As zonas em começo de exploração são as que demoram além de Dous Corregos, em territorio do municipio do Jahú, onde se contam importantes plantações novas e terras de primeira ordem para a cultura do café.

Mas, infelizmente para a Companhia Rio Claro, não é a sua estrada a unica via de exportação dos productos d'este florescente municipio. attenta a concurrencia que lhe faz a linha de navegação do Tieté, escoadouro natural da producção ribeirinha.

A linha principal, de Rio Claro a S. Carlos e Araraquara, está bem collocada em relação á lavoura d'estes municipios; o mesmo, porém, não acontece com a linha do ramal, a qual, derivada do kilometro 57, serve aos municipios de Brotas, Dous Corregos e Jahú, com exaggerado desvio, o que não teria acontecido se esta linha partisse directamente do Rio Claro em direcção aos referidos municipios, deixando o Morro Pellado ao lado direito, como de futuro virá a acontecer, ligando se Rio Claro a um ponto do ramal entre as estações de Campo Alegre e Brotas.

Principaes condições technicas da estrada

Em seguida consignamos os apontamentos tomados por occasião do exame a que procedemos da estrada, nos dias 12, 13 e 14 de Julho proximo passado.

CONDIÇÕES ELEMENTARES DO TRAÇADO.—A bitola é de um metro entre trilhos e o comprimento total da linha é de 264 kilometros a saber:

127 kilometros da linha principal, entre a cidade do Rio Claro e a villa de Araraquara, e 137 kilometros do ramal lançado da estação do Visconde do Rio Claro, sita no kilometro 57, á villa do Jahú.

O traçado desenvolve-se por terreno plano, em geral arenoso, constando de grandes alinhamentos rectos em re-

gião de campo, com excepção apenas dos trechos entre Morro Grande e Corumbatahy, na linha principal, e o da serra de Brotas, pertencente ao ramal, nos quaes o terreno é um tanto perturbado. Tão favoraveis circumstancias estão perfeitamente reveladas no facto de ser de 120 metros o raio minimo das curvas e apenas de 2 % as rampas mais fortes.

ATERROS E CÓRTES.—Pela natureza do traçado é de ver que não ha na estrada pesado movimento de terras. Os aterros que existem apresentam bastante largura, de 4 a 5 metros, e acham-se bem conservados.

Os córtes tambem são sufficientemente largos e se conservam em bom estado. Os córtes em terra leve estão bem rampados e não mostram indicio de desmoronamento.

As valletas são geralmente bem feitas e estão limpas, com excepção de alguns logares, sobre tudo nos campos, onde o lastro é de areia e tem acontecido parte d'esta cahir nas valletas, o que aliás pouco affecta o escoamento das aguas das chuvas, em consequencia da sua prompta absorção, attenta a natureza do solo.

PONTES E BOEIROS.—As obras d'arte, que não são custosas, foram bem construidas e acham-se em perfeito estado de conservação. Os encontros das pontes são de boa alvenaria de pedra, o vigamento é quasi todo de madeira, com excepção de um lanço da ponte sobre o Corumbatahy, que é de ferro. Para vãos pequenos de 5 a 6 metros é toleravel o vigamento de madeira, que comporta a duração de 10 annos; o mesmo, porém, não acontece com vãos maiores, pelo que melhor seria que a ponte sobre o rio Jacarépepira, com 10 metros de vão, fosse de ferro.

Os boeiros tambem são geralmente bem feitos e parece terem bastante capacidade.

DORMENTES E TRILHOS.—Os dormentes são de peroba; medem $2,^{m}0 \times 0,^{m}20 \times 0,^{m}15$ e acham-se collocados á distancia de $0,^{m}70$ a $0,^{m}75$ de eixo a eixo. Em diversos logares, por exemplo—nos kilometros 70, 84 e 97 da linha principal, onde a estrada, accidentalmente, estava com o lastro removido, os dormentes achavam-se em regular estado de conservação. Foram encontrados empilhados dormentes novos nos kilometros 116,5 do tronco e 161 do ramal.

O estado geral do leito, quer nos alinhamentos rectos, quer nas curvas, indica que o serviço da conservação não tem sido descurado quanto á substituição dos dormentes, o que é confirmado pelo facto de terem sido substituidos no penultimo semestre, 19.610 dormentes.

Os trilhos são de aço e de boa qualidade, typo Vignolle e peso de 18 kilogrammas por metro corrente; estão presos nos dormentes por pregos de 0,^{m}12 de comprimento, e secção maxima de 0,^{m}015×0,^{m}015.

E' certo que nas linhas de bitola de um metro tem-se geralmente adoptado o trilho de 20 kilogrammas de peso por metro linear. Com quanto não tenham 20 mas apenas 18 kilogrammas de peso, os trilhos da estrada do Rio Claro acham-se em perfeito estado de conservação, não tendo sido visto um só esmagado ou se quer ligeiramente estragado.

DESVIOS, CHAVES E JACARÉS.—A estrada possue os necessarios desvios, chaves e jacarés, feitos da mesma qualidade de material.

No kilometro 64 da linha principal, perto da estação de Colonia, ha uma chave com desvio para uma importante fazenda.

No kilometro 198 do ramal, a pequena distancia do Jahú, ha outra chave com desvio para uma serraria e estabelecimento de beneficiar café.

DEPOSITOS D'AGUA.—A estrada em toda a sua extensão é bem provida d'agua, havendo 11 depositos, dos quaes 7 na linha principal e 4 no ramal, a saber:

	Situação dos tanques	Material dos tanques	Capacidade dos tanques	Apoio dos tanques	Procedencia da agua	Meio de tomada da agua	Natureza do conductor
Linha principal	Kl. 0	Ferro	22m^3	Alvenaria	Poço	Bomba	—
	» 16,5	Madeira	6	Dorment.	Corrego	»	—
	» 27,0	»	»	»	Poço	»	—
	» 33,0	»	»	»	Corrego	Gravidad'	Palmito
	» 57,0	»	»	»	»	»	»
	» 88,0	»	»	»	»	»	»
	» 198,5	»	»	»	»	»	»
Ramal	» 100,0	»	»	»	»	»	»
	» 115,0	»	»	»	»	»	»
	» 157,0	»	»	»	»	»	»
	» 173,0	»	»	»	»	»	»

Como se vê, pelo quadro acima, os depositos d'agua existentes são na maior parte obras provisorias. Constam geralmente de tanques de madeira, collocados sobre uma pilha de dormentes para os quaes é conduzida a agua em calha feita de palmitos cortados ao meio. A substituição das obras provisorias por outras, construidas com caracter permanente, constantes de tanques de ferro, pilares de alvenaria de tijolo e conductores de ferro fundido, deve custar cerca de 8:000$000.

GIRADORES E TRIANGULOS.—Ha quatro giradores e dois triangulos, assim distribuidos pela linha principal e ramal:

Na estação de Rio Claro, um triangulo.
» » » V. do Rio Claro, um triangulo.
» » » S. Carlos, um girador.
» » » Araraquara, um girador.
» » » Brotas, um girador.
» » » Jahú, um girador.

CERCAS.—A estrada não está cercada senão em muito pequenos trechos, mais ou menos na decima parte de sua extensão total. A cerca assentada é de arame, parte com tres, parte com quatro fios, sobre postes de madeira; acha-se mal conservada e em alguns pontos mesmo inutilisada.

Atravessando a linha grandes extensões de campo, em terreno plano ou levemente ondulado, com alinhamentos rectos e curvas largas, de modo que os animaes podem ser vistos de longe, não nos parece muito necessario o fecho em taes logares; o mesmo, porém, não acontece nos demais pontos, nos quaes a cerca é medida indispensavel para a livre circulação e segurança dos trens, e como tal póde ser a todo momento imposta á Companhia, nos termos da clausula XVIII do seu contracto com o Governo combinada com o artigo 30 do regulamento de 26 de Abril de 1857.

Calculando que seja indispensavel o fecho na extensão de uns cem kilometros d'um e d'outro lado ou duzentos kilometros de cerca, o custo da obra, constante de quatro fios sobre postes de ferro, á razão de 1$000 por metro corrente, importará em 200:000$000.

MATERIAL RODANTE.—O material rodante é do systema americano de bogie, muito bom e apropriado á linha.

Possue a estrada 10 locomotivas, em perfeito estado de conservação, a saber:

NUMERO	Qualidade	Peso	Numero de rodas motrizes	Diametro das rodas motrizes	Diametro dos cylindros	Fabricantes
5	Passagrs.	—	4	43 pol.	12 × 18 pol.	Baldwin
2	Mixtos	—	6	40 »	14 × 18 »	Sharp
3	Cargas	—	8	37 »	15 × 18 »	Baldwin

Por occasião da nossa visita só havia uma locomotiva em reparos nas officinas. Todas têm feito longos percursos antes de necessitarem de concertos, tendo algumas percorrido cem mil kilometros antes de soffrerem concertos geraes.

As locomotivas só queimam lenha, o que, para um trafego pequeno e numa linha em cujas margens ha abundancia d'este combustivel, é medida economica.

A lenha é recebida em diversos pontos, ao preço de 1$800 a 2$000 réis por metro cubico.

Os carros de passageiros são 14, a saber:

PRIMEIRA CLASSE

2 com 30 assentos . . . . . Bristol Waggon & C.

COMPOSTOS

4:
- 1 { com 13 assentos de 1.ª classe / « 20 « « 2.ª « } Bristol Waggon & C.
- 1 { « 16 « « 1.ª « / « 20 « « 2.ª « } « « «
- 2 { « 16 « « 1.ª « / « 20 « « 2.ª « } Companhia Constructora

SEGUNDA CLASSE

4 { 2 com 65 assentos . . . . Companhia Constructora / 2 « 44 « . . . . Bristol Waggon & C. }

BAGAGENS

4 { 3. . . . . Bristol Waggon & C. / 1. . . . . Companhia Constructora }

Para cargas possue a estrada 97 vagões, dos quaes 80 cobertos e 17 abertos, a saber:

Vagões cobertos

Numero	Capacidade	Lotação	Fabricantes
29	25,0 m. c.	10 ton.	Bristol Waggon & C.
20	30,4 « «	« «	Companhia Constructora
15	29,8 « «	« «	« «
16	24,0 « «	« «	Bristol Waggon & C.

Os seis ultimos são arranjados tambem para conduzir gado.

Os vagões abertos têm a capacidade de cerca de 6 metros cubicos e a lotação de 10 toneladas.

Conta ainda a estrada um carro-guindaste para levantar até 7 toneladas de peso.

O material rodante, em quantidade talvez sufficiente nas condições ordinarias de trafego, é evidentemente escasso para as necessidades do serviço nos mezes de maior exportação do café, pelo que é imprescindivel augmental-o de uns 20 vagões fechados. Ficará assim o numero d'estes vehiculos elevado a 100.

Para ver que isso não é muito para uma linha de 264 kilometros, basta considerar que, para ficar a estrada do Rio Claro em condições iguaes ás de outras linhas de bitola estreita da provincia, attenta á sua extensão, deveria ter 148 vagões.

Tambem o material de passageiros deve ser augmentado de alguns carros.

O custo dos augmentos necessarios não deve exceder, no total, de 50:000$000 de réis.

Estações e armazens.—A estrada do Rio Claro possue 20 estações, das quaes 11 pertencem á linha principal e 9 ao ramal.

As estações da linha principal são:

Denominações	Distancias	Altitudes
Rio Claro	0 Kil.	612,40 m.
Morro Grande	14 «	688,00 «
Corumbatahy	27 «	575,00 «
Cuscuseiro	41 «	688,20 «
Oliveiras.	44 «	688,20 «
Visconde do Rio Claro . .	56 «	753,00 «

Denominações	Distancias	Altitudes
Colonia	65 Kil.	741,96 m.
S. Carlos	77 «	828,66 «
Visconde do Pinhal . . .	94 «	829,00 «
Fortaleza	107 «	656,50 «
Araraquara	127 «	650,90 «

As estações do ramal, o qual, como já dissemos, parte da estação do Visconde do Rio Claro, são:

Denominações	Distancias	Altitudes
Morro Pellado	13 Kil.	751,70 m.
Campo Alegre	28 «	751,20 «
Brotas	47 «	643,20 «
Santa Maria	77 «	776,00 «
Ventania	94 «	758,00 «
Dous Corregos	104 «	689,00 «
D. Pedro II.	114 «	648,00 «
Banharão	. . . . . .	. . . . . .
Jahú	. . . . . .	. . . . . .

Todos os edificios são feitos de alvenaria de tijolos e cobertos de telhas nacionaes, tendo a plataforma, que é calçada de pedra ou de tijolos, abrigada por um alpendre de zinco.

De tres classes são as estações. As de primeira classe constam de dois edificios: uma casa de sobrado, tendo no pavimento terreo o escriptorio e mais dependencias do serviço, com morada em cima para o chefe, e um armazem de cargas medindo $15^{m} \times 7^{m.} = 105$ metros quadrados. São d'este typo as estações de S. Carlos, Araraquara e Jahú.

As estações de segunda classe compõem-se de um só edificio, comprehendendo escriptorio, armazem de cargas com $15 \times 7 = 105$ metros quadrados e morada do chefe. Pertencem a este typo as estações do Visconde do Rio Claro, Brotas e Dous Corregos.

As demais estações, que chamamos de terceira classe, differem das precedentes, quanto ao armazem de cargas, pelo facto de medir este apenas $7 \times 7 = 49$ metros quadrados.

Os edificios em geral se acham bem conservados, precisando alguns apenas de pequenos reparos.

Os armazens, de capacidade sufficiente em tempo ordinario, são evidentemente acanhados para o serviço no tempo da maior exportação do café, notavelmente os de S. Carlos e

Morro Grande, sendo que o primeiro recebeu, em 1886, não menos de 69.127 saccas de café e o segundo tanto como 18.027 saccas.

Todas as estações têm bastante terreno para quaesquer augmentos necessarios dos edificios ou de desvios para manobras dos trens.

Os escriptorios estão providos dos utensilios necessarios: balança, burra de ferro, prensa de copiar, etc.

RANCHOS.—A estrada ainda não possue ranchos definitivos para os trabalhadores da conservação da linha; os que extisem são feitos de páu a pique, e, na maior parte, cobertos de sapé.

DEPOSITOS DE LOCOMOTIVAS E CARROS.—Ha 5 barracões, de construcção ligeira, de madeira e ferro galvanisado, assim distribuidos: 2 em Rio Claro e 1 em Araraquara, Brotas e Jahú; todos contam uma só linha de trilhos e têm de comprimento, os de Rio Claro 78 e 63 metros, os outros 28.

Um dos barracões de Rio Claro serve de deposito de locomotivas, o outro está servindo de officina de reparos de carros e vagões.

E' imprescindivel a construcção d'um barracão destinado a guardar carros em Rio Claro, obra ligeira, na importancia de 4:000$000.

OFFICINAS.—As officinas da estrada estão montadas no Rio Claro, em edificio construido de tijolos, coberto de telhas nacionaes, tendo o comprimento de 39 metros e a largura de 30 metros, dividida esta em tres lanços de 10 metros, cada um dos quaes é occupado por uma linha de trilhos.

Os machinismos constam de uma machina motriz de 16 cavallos, 15 machinas operatrizes diversas, um guindaste fixo para levantar até 3 toneladas, 5 forjas, das quaes duas portateis e varios outros apparelhos.

Todas as machinas se acham em bom estado e para ser completo o seu numero e ficarem as officinas perfeitamente montadas, só ha necessidade de um torno grande para rodas, uma prensa hydraulica para provar caldeiras, uma machina para fazer parafusos e uma dita para tornear cylindros. As duas primeiras já foram encommendadas e estão a chegar; as duas ultimas não devem custar mais de 2:500$000.

O terreno em que se acham estabelecidas as officinas prestase ao seu desenvolvimento mediante pequena despesa.

ALMOXARIFADO.—Em um canto do edificio das officinas funcciona o almoxarifado, em compartimento fechado, tendo 16 metros de comprimento por 10 de largura.

O material armazenado anda por pouco mais de uns 30:000$000, parecendo sufficiente para supprir as necessidadades do trafego e mais serviços durante alguns mezes.

Como dependencia do almoxarifado, é sensivel a falta de um galpão para guardar madeiras, obra que poderá custar uns 500$000.

TELEGRAPHO.—A linha telegraphica consta, em toda a extensão da estrada, de dois fios de arame, collocados sobre postes de madeira, em numero de 14 a 16 por kilometro.

O systema empregado é o de agulha. Os instrumentos, baterias, fios e isoladores são da mesma qualidade e procedencia dos que emprega a Companhia Paulista. Com excepção da estação do Visconde do Rio Claro que tem 4 instrumentos, e das estações do Rio Claro, S. Carlos, Araraquara, Brotas, Dous Corregos e Jahú, que têm 2 instrumentos, as demais só têm um.

A linha funcciona perfeitamente e para ser completa só falta substituir-lhe os postes provisorios, de madeira ordinaria, tortos e curtos, por outros definitivos. No caso de se fazer a substituição por trilhos velhos, como está geralmente em uso, a despeza será de uns 25:000$000 de réis.

Do capital da Companhia Rio Claro em relação ao da Companhia Paulista.

Do que acabamos de expôr, com relação ás condições technicas da estrada do Rio Claro, é facil concluir as favoraveis circumstancias em que foi ella construida, o seu bom estado de conservação e a direcção intelligente e sabiamente economica que tem presidido á organisação e desenvolvimento da importante empresa, graças á qual tudo quanto se acha feito não importou em mais de 5.000:000$000, quantia que está inteiramante representada em acções, pois a Companhia não tem dividas.

E' certo que a estrada carece de obras complementares e que outras ha, executadas em caracter provisorio, que devem ser substituidas por obras definitivas.

Por nossa parte, se apontámos umas e outras e o respectivo custo, só tivemos em vista assignalar quanto precisa

ainda despender a Companhia Rio Claro, por conta do capital, para pôr a sua estrada desde já em condições iguaes ás d'aquella com que pretende fundir-se, linha antiga, já definitivamente constituida.

Sommando as varias despesas que ficaram indicadas e que terão de ser feitas, com depositos d'agua, cercas vivas, augmento do material rodante, deposito de carros, postes telegraphicos etc., vêr-se-ha que ellas se elevam ao total de 290:000$000.

Temos, pois, que o capital da estrada do Rio Claro, para os fins a que pretendemos chegar, deverá ficar assim formado:

Capital despendido	5.000:000$000
Custo das obras addicionaes . . .	290:000$000
Total	5.290:000$000

Para o mesmo effeito consideramos o capital da Companhia Paulista na importancia de 17.244:000$000, valor das acções emittidas.

Isto posto, claro é que a fixação das bases da fusão das duas empresas, isto é, a determinação do valor das acções d'uma em relação a outra, fica redusida á comparação dos respectivos lucros liquidos entre si.

E' o que vamos fazer.

Comparação da receita liquida das duas Companhias.

Tratando-se de avaliar a estrada de ferro da Companhia Rio Claro, qual se acha hoje constituida, tomando por base os resultados do seu trafego e mais serviços, é obvio que em semelhante calculo não devem ser tomados em consideração os dados relativos ao movimento financeiro da empresa no periodo anterior ao anno de 1887, quando a Companhia não tinha ainda realisado integralmente o seu fim social, pois a linha não se achava construida em toda a sua extensão e sabido é que as condições economicas d'uma estrada nunca são as mesmas em todas as suas partes. Haja a vista a propria estrada da Companhia Paulista, cujo trecho de Jundiahy a Campinas é muito mais rendoso que os demais.

Assim, tendo-se dado em principios de 1887 a inauguração official do ultimo trecho da estrada do Rio Claro, e com ella a plena realização dos fins da Companhia, só consideramos os resultados liquidos do trafego correspondente aos tres semestres decorridos d'ahi para cá.

Considerando, por analogia, os lucros liquidos da Paulista em igual periodo, resumimos todos os dados no seguinte quadro:

SEMESTRES	COMPANHIA PAULISTA			COMPANHIA RIO CLARO		
	RECEITA	DESPEZA	SALDO	RECEITA	DESPEZA	SALDO
1.º Semest. de 1887	1.520:400$463	694:663$173	825:737$290	400:906$135	193:892$462	207:013$673
2.º » » »	1.395:867$770	691:902$958	703:964$812	363:840$721	229:188$448	134:652$273
1.º » » 1888	1.355:190$226	655:314$536	699:875$690	349:933$760	185:324$190	164:609$570
Média semestral .	1.423:819$486	680:626$889	743:192$597	371:560$205	202:801$700	168:758$505

Antes, porém, de estabelecermos o confronto entre os saldos apresentados pelas duas Companhias, para deducção do valor relativo das respectivas acções, precisamos dizer que sendo as tarifas da estrada do Rio Claro 20 % mais elevadas do que as da estrada Paulista, com excepção das tabellas 1 a 5, e assim tambem dando a Companhia Paulista, espontaneamente, transporte gratuito a immigrantes, e sendo este serviço retribuido na estrada da Companhia Rio Claro, claro é que o trafego, remunerado como é hoje nesta estrada, feita a fusão—não dará áquella os mesmos resultados, pois que, como é de prever, o regimen liberal é o que deve prevalecer, não podendo a empresa que resultar da fusão, razoavelmente, exigir fretes mais elevados das mercadorias procedentes dos pontos extremos de sua linha, nem tão pouco deixar de fazer gratuitamente o transporte de immigrantes em toda a extensão de sua estrada.

Nestas condições, sob pena de falsear as bases do calculo e sacrificar os interesses de uma das partes, força é não deixar de computar a differença que resultará para a receita da estrada do Rio Claro das reducções apontadas

Aproveitando estas reducções em geral aos artigos de importação, pode-se calcular a sua importancia, termo médio, em cerca de 20:000$000 de réis por semestre.

Isto posto, a média do saldo semestral da estrada do Rio Claro fica sendo de 148:758$505 de réis contra o saldo médio de 743:192$597, apresesentado pela Paulista.

Ora, sendo o capital da Companhia Paulista de 17.244:000$ de réis, e o da Rio Claro de 5.290:000$000 de réis, e produzindo o primeiro a renda liquida de 743:192$597, em quanto produz o segundo 148:758$505, temos que cada acção da primeira, do valor nominal de 200$000 réis, dá o dividendo semestral de 8,6 %, emquanto que cada acção da segunda rende 5,6 %.

Nesta proporção, vê-se que são precisas tres acções da Companhia Rio Claro para produzirem approximadamente a renda de duas da Paulista, e, conseguintemente, que duas acções da Paulista valem effectivamente tres da Rio Claro

Conclusão

Em rigor e attendendo tão sómente ao argumento arithmetico, esta devia ser a base do negocio, tanto mais se considerarmos que, relativamente á Companhia Paulista, os

semestres considerados consignam despesas avultadas com o pagamento de juros e amortisação de sua divida externa, despesas que, passados alguns annos mais, terão desapparecido de todo.

Por este motivo e mais pela circumstancia de possuir a Companhia Paulista um fundo de reserva permanente, do valor de 400:000$000 de réis, destinado a acudir ás necessidades extraordinarias, repetimos, não devia ser outra a preliminar da fusão. Entretanto, considerando as vantagens geraes da medida, detalhadamente expendidas na primeira parte do presente trabalho e reputando-a digna de ser adoptada ainda que com algum sacrificio na actualidade, e tendo em vista que a estrada do Rio Claro, representando capital relativamente pequeno, é empresa fadada ao mais prospero futuro, julgamos que póde a Companhia Paulista, sem prejuizo de seus interesses, acceitar a fusão mesmo em base mais favoravel á Companhia Rio Claro.

Estamos que o negocio effectuado como deve ser convirá a todos: ás duas Companhias, porque fortalecidas pela união e fraternisadas pela identidade dos interesses e das aspirações, poderão desenvolver-se e prosperar, seguras de sua fortuna; aos contribuintes, porque uma das immediatas consequencias do facto será o nivelamento geral das tarifas e consequentemente a reducção das que são hoje mais altas; á provincia, emfim, não só por se lhe tornar gratuito o transporte de immigrantes em mais uma grande arteria de viação provincial, como pelo facto de representar a medida em questão um importante passo para a grande federação das varias empresas de estradas de ferro da provincia, acontecimento de que ha a esperar tantas vantagens e beneficios de ordem economica e social.

Eis o nosso parecer.

Deus Guarde a V. S.

Illm. Snr. Dr. Fidencio Nepomuceno Prates M. D. Presidente da Companhia Paulista.

Os Engenheiros

Wallter J. Hammond

Adolpho A. Pinto

(Relator).

Annexo n. 10

FUSÃO DA COMPANHIA PAULISTA

COM A

MOGYANA

(COPIA).

Escriptorio da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, 5 de Maio de 1888

Illms. Snrs. Presidente e mais Membros da Directoria da Companhia Mogyana.

Campinas.

A Directoria da COMPANHIA PAULISTA dirigindo-se hoje a VV. SS. tem por fim o desempenho do duplo dever de salvaguardar os elevados interesses que lhe foram confiados pelos accionistas d'esta Companhia, attendendo ao mesmo tempo ao interesse publico grandemente prejudicado pela actual situação das Companhias PAULISTA e MOGYANA.

Trata-se de iniciar a fusão d'estas duas empresas.

A Directoria da COMPANHIA PAULISTA, conscia de que não tem o direito de ser caprichosa, quando se acham em jogo os vitaes elementos de sua prosperidade, não se arreceia, pelo contrario, rejubila-se de ser a primeira a procurar conjurar a imminente catastrophe que ameaça as duas mais prosperas empresas da provincia.

Não vindo a pêlo entrar na apreciação dos reciprocos direitos de ambas as empresas, limitar-nos-hemos a consignar o facto, por todos conhecido, da lucta de tarifas em que ellas estão empenhadas, lucta que tomará dia a dia maiores e assustadoras proporções, se o criterio das respectivas administrações não vier a ella pôr termo com o unico remedio proficuo e opportuno—a fusão.

A COMPANHIA PAULISTA, por isso mesmo que se sente forte para a lucta, é que se apressa em vir propôr a paz.

A historia do trafego tem demonstrado que os sacrificios feitos pela Companhia Mogyana para desviar as mercadorias da linha Paulista, não tem correspondido a suas esperanças.

O estabelecimento de tarifas especiaes para certa zona da provincia, em vez de augmentar as rendas das Companhias, só tem produzido o estado anomalo que observamos, fazendo-se o trafego de longinquas paragens a custa dos municipios de Campinas, Mogy-mirim, Limeira, etc., que não são objectivo da lucta entre as duas Companhias.

Para estes pontos conserva-se a mais elevada tarifa como meio compensativo do exaggerado abaixamento para outras.

Feita a fusão este estado de cousas desappareceria, e uma tarifa differencial e uniforme poderia ser adoptada, em justo beneficio dos municipios a que nos temos referido.

Além d'isso a fusão acabará com a necessidade da construcção de linhas, que mais servirão para depauperar as forças de ambas as Companhias, e transformar a prosperidade e pujança que hoje ostentam a PAULISTA e MOGYANA em descredito e deperecimento gradual, até que uma supplante inteiramente a outra.

E será este resultado o *desideratum* dos nossos constituintes?

O exemplo de incalculaveis desastres produzidos nos Estados-Unidos, pelas luctas de tarifas, nos deve ser proveitoso.

Por outro lado, feita a fusão, e ligada a estação de Casa Branca a Emas, seria immensa a economia realizada pelo trafego geral, além de grande commodidade que ao publico proporcionaria esta medida.

Poderiamos adduzir dados e cifras demonstrativas de nossas asserções, mas aguardamos melhor opportunidade para o fazer, limitando-nos presentemente a convidar a illustre Directoria da COMPANHIA MOGYANA a estudar com esta Directoria os meios de solver este grave assumpto, dignando-se marcar dia, lugar e hora para uma conferencia entre ambas as Directorias, afim de se discutirem as bases do accôrdo que, sendo assentadas, serão sujeitas á approvação das respectivas Assembléas Geraes.

Deus guarde a VV. SS.

Illms. Snrs. Presidente e mais Membros da Directoria da COMPANHIA MOGYANA.

Assignado:

Fidencio N. Prates,
Presidente da Directoria.

Conforme:

Adolpho A. Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

(COPIA).

Secretaria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro, Campinas, 11 de Maio de 1888.

Illm. Snr. Dr. Fidencio N. Prates.

Tenho presente a communicação que, em nome da Directoria da Companhia Paulista V. S. dirigio á Directoria da Companhia Mogyana.

No desempenho do cargo que occupo na Companhia Mogyana entendo que é de meu dever accusar o recebimento da communicação de 5 do corrente, antes mesmo de ser tomada qualquer deliberação official em Directoria.

Serei solicito em entender-me com os meus companheiros de Directoria, que, de accôrdo commigo, e tendo em vista os altos interesses que representamos, opportunamente responderão á proposta inicial de negociação entre uma e outra Companhia.

Apresso-me em assegurar a V. S. que a Companhia Mogyana se julgou sempre sem o direito de ser caprichosa, e está sempre prompta a conjurar males economicos que améacem por ventura os interesses das companhias de vias ferreas ou do publico.

Sem idéas preconcebidas e attendendo sempre aos serviços a seu cargo, a Directoria da Companhia Mogyana, estou certo, attenderá devidamente ás ponderosas considerações offerecidas por V. S. e contra as quaes não opporá argumento algum que possa significar outra cousa senão a melhor boa vontade em favor da importante empresa que V. S. dirige.

Desde já entendo dever communicar a V. S. que me parece praticavel a idéa lembrada por essa Directoria, e que,

sem cogitar agora dos meios que possam facilitar uma solução compativel com os interesses dos accionistas das respectivas empresas, vamos tratar de estudal-os, aguardando a opportunidade de communicar a V. S. a opinião da Directoria da COMPANHIA MOGYANA, logo que nos possamos reunir para esse fim.

Assim, a conferencia lembrada por V. S. será promptamente marcada pela Directoria da COMPANHIA MOGYANA, após a reunião prévia de Directores, que vou convocar, attendendo d'este modo a communicação que recebemos.

Com toda estima e consideração, assigno-me.

De V. S.

Att. am. obrigado,

Assignado:

João Ataliba Nogueira.

Conforme:

Adolpho A. Pinto.
Chefe do Escriptorio Central.

Secretaria da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro. Campinas, 27 de Junho de 1888

Illm. Snr.

A Directoria da COMPANHIA MOGYANA, reunida para tratar do assumpto que a Directoria da COMPANHIA PAULISTA lembrou em seu officio de 5 de Maio proximo passado, autorisou-me a responder a V. S. nos termos seguintes:

Reconhecendo as vantagens que advirão com a fusão, considerando devidamente as circumstancias que devem ser pesadas na actualidade, considerando ainda que nas diversas linhas da Companhia não se conseguiu harmonisar os interesses dos accionistas com a unidade de acção, visto que temos linhas com garantia geral e provincial e outras sem

garantia, considerando que emquanto não se chegar ao resultado desejado de fundir inteiramente os proprios interesses da Companhia, nada se póde resolver sobre a idéa da fusão com a Companhia Paulista e querendo conservar as boas relações das empresas, para, de modo algum, embaraçar um plano cuja realização só depende de opportunidade, foi resolvido addiar indeterminadamente qualquer idéa de fusão com a Companhia Paulista.

Estando o abaixo assignado habilitado a conferenciar com o Presidente da Companhia Paulista, ou seu proposto, para expôr detalhadamente as circumstancias que por emquanto, impedem a resolução definitiva de um plano que póde e deve ser adoptado opportunamente, aguarda o convite que, com designação de lugar, dia e hora, lhe fôr designado por V. S. para esse fim.

Deus guarde a V. S.

Illm. Snr. Dr. Fidencio N. Prates, M. D. Presidente da Directoria da Companhia Paulista.

Assignado :

Barão de Ataliba,
Presidente da Directoria.

Conforme :

Adolpho A. Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

Escriptorio Central da Companhia Paulista, S. Paulo, 3 de Julho de 1888.

Illm. e Exm. Snr.

Tenho a honra de accusar recebido o officio de V. Exc., de 27 do mez proximo passado, communicando que a Directoria da Companhia Mogyana, reunida para tratar do assumpto que, em data de 5 de Maio passado, a Directoria da Companhia Paulista sujeitára á sua attenção, resolvera responder a esta que, comquanto sejam reconhecidas as vantagens que advirão da fusão das duas empresas, todavia a Directoria da Companhia Mogyana deliberára adiar in-

determinadamente qualquer idéa a respeito, por considerar a medida inopportuna nas actuaes circumstancias, visto não se acharem ainda harmonisados os proprios interesses de seus accionistas; concluindo V. Exc. por declarar que estando habilitado a conferenciar com o Presidente da Companhia Paulista ou seu preposto, para expôr detalhadamente as circumstancias que, por emquanto, impedem a resolução definitiva de um plano que póde e deve ser adoptado opportunamente, aguardava o convite que para tal fim lhe fosse dirigido.

A Directoria da Companhia Paulista inteirada da resolução tomada pela Directoria da Companhia Mogyana e do motivo que allega para assim proceder, agradece-lhe a attenção que serviu-se dispensar ao exame do assumpto.

De resto, pois que V. Exc. dignou-se procurar-me em data de 1.º do corrente e permittiu-me o ensejo de ouvir detalhadamente as circumstancias para cuja exposição havia me pedido uma conferencia, é visto que se tornou dispensavel emprazar a V. Exc. para o mesmo objecto.

Deus guarde a V. Exc.

Illm. e Exm. Snr. Barão de Ataliba, M. D. Presidente da Directoria da Companhia Mogyana.

Assignado: *Fidencio N. Prates*
Presidente da Directoria

Conforme: *Adolpho A. Pinto*
Chefe do Escriptorio Central.

Annexo n. 11

QUESTÃO DE ZONA

COM A

COMPANHIA MOGYANA

(COPIA).

Escriptorio Central da Companhia Paulista, S. Paulo, 9 de Agosto de 1888

Illm e Exm Snr.

A Directoria da COMPANHIA PAULISTA DE VIAS FERREAS E FLUVIAES, por seu presidente, abaixo assignado, no empenho de defender direitos e zelar interesses confiados á sua guarda, tem a honra de vir perante o Exm. Governo Provincial, ainda uma vez, pedir providencias que garantam a validade do privilegio de zona de seu ramal de Cordeiros ao rio Mogy-guassú, nos termos da condição 40.ª do contracto de 1.º de Maio de 1875.

Para facilitar o exame da questão e melhor elucidação do assumpto, digne-se V. Exc. permittir-me expôr o caso com os seus antecedentes.

Tendo constado, em 1880, que a estrada de ferro Mogyana, em seu traçado de Casa Branca a S. Simão, invadia a zona privilegiada do nosso ramal de Mogy-guassú, esta Directoria encarregou ao engenheiro Chefe Dr. Francisco Lobo Leite Pereira de proceder á medição e estudos tendentes a fazer esse reconhecimento.

O resultado foi verificar-se que o traçado em questão entra na zona da Companhia Paulista e nella se conserva na extensão de 38 kilometros, isto é desde o kilometro 14 até ao kilometro 52.

Averiguado assim o facto, a Directoria, cumprindo o seu dever, em 9 de Maio de 1881, levou á presença do Governo o mappa e relatorio elaborados pelo Engenheiro Chefe, afim de, salvaguardando os direitos da Companhia,

resolver em tempo sobre qualquer infracção nas clausulas do seu contracto.

Posteriormente, constando á Directoria que a Companhia Mogyana, sem haver aguardado a decisão da questão, estava cobrando fretes na estação de Lage, situada na zona invadida da Companhia Paulista, em 15 de Fevereiro de de 1882 officiou de novo ao Governo Provincial, rogando-lhe de, com a possivel brevidade, dar solução á questão.

Acudindo á reclamação da Directoria, por acto de 20 de Junho de 1882 declarou o Governo que, no intuito de salvaguardar os direitos da Companhia, a seu cargo quanto á zona privilegiada, resolvia que o modo de determinar esta zona era o estabelecido no decreto n. 7959 de 19 de Dezembro de 1880, combinado com os de ns. 5561 de 28 de Fevereiro de 1874 e 6995 de 17 de Agosto de 1878, e que por elles devia a Companhia regular-se na determinação de sua zona.

Ora, o que estabelecem as referidas disposições é pura e simplesmente que a zona limita-se por duas linhas parallelas ao eixo da estrada.

Isto posto, e não sendo differente o modo por que a Directoria contava a zona privilegiada da Companhia, para julgal-a invadida pela Mogyana, nenhuma duvida parecia restar de que ficando resolvida a questão de direito, não o ficasse tambem de facto.

Assim pensando, convicta da justiça de sua causa e fortalecida pela decisão do Governo, em data de 18 de Agosto de 1882, officiou esta Directoria á Directoria da Companhia Mogyana, convidando-a a entrar em accôrdo amigavel a respeito da questão, de maneira a ficar reservado o direito da primeira, e protestando, em caso de recusar-se a Mogyana a reconhecer esse direito, lançar mão, em ultimo caso, dos meios judiciaes.

Infelizmente a proposta conciliatoria não foi acceita. A Directoria da Companhia Mogyana conformando-se com a opinião do seu Engenheiro-Chefe, autor do traçado que provocou a questão, e deixando de considerar a decisão do Governo Provincial em sentido favoravel aos direitos da Companhia Paulista, por esdruxola e absurda interpretação dada ao modo de determinar a zona, por officio de 4 de Novembro de 1882 declinou entrar em qualquer accôrdo.

Cumpre aqui entrar em pormenores para melhor mostrar quanto, com o seu procedimento, desviou-se a Directoria da

Companhia Mogyana dos principios claros e positivos que regulam a materia.

Nos termos de seu contracto, de começo citado, e segundo a decisão do Governo Provincial, proferida de accôrdo com o decreto de 19 de Dezembro de 1880 e mais disposições invocadas, a zona privilegiada do ramal da Companhia Paulista—de Cordeiros ao rio Mogy-guassú—é a extensão de 31 kilometros para cada lado da estrada, limitada por duas linhas parallelas ao eixo d'ella.

Por estas disposições é claro que a zona em questão é o logar geometrico de todos os pontos situados de um e de outro lado do ramal, até á distancia de 31 kilometros da estrada.

Ora, qual o modo de determinar todos esses pontos, satisfazendo a todos os casos da pratica?

Sem duvida que por meio de uma recta movendo-se normalmente a todos os pontos do traçado e medindo a distancia estipulada na lettra do contracto.

Se technica ou antes geometricamente não ha outra solução para o problema, de outra parte cumpre accrescentar que foi esta mesma a interpretação dada á disposição do decreto de Dezembro de 1880 pelo Congresso de Estradas de Ferro, reunido no Rio de Janeiro, em 1882.

E se nas questões technicas as decisões dos congressos são verdadeiros arestos, não precisamos ajuntar palavra ás seguintes resoluções tomadas pela autorisada assembléa, referentes á questão.

Determina a primeira que *nas futuras concessões se procure marcar a zona pelos accidentes naturaes do terreno e só quando isso não fôr possivel, seja a zona gerada por uma recta movendo-se normalmente ao eixo da estrada e tendo de cada lado um cumprimento igual á metade da largura da zona que se quizer conceder.*

Resolve a segunda que *fica respeitada a zona privilegiada de uma estrada de ferro desde que nenhuma estação de outra possa ser estabelecida a menor distancia da metade da zona total.*

Em vista de quanto fica exposto e achando-se a estação de Lage, da estrada Mogyana, conforme foi reconhecido, a menos de 31 kilometros ao lado da linha Paulista, é claro, é evidente que não podia absolutamente a Directoria da Companhia Mogyana considerar a decisão que o Governo

proferira sobre o assumpto senão em sentido favoravel aos direitos da Companhia Paulista.

E tão estranha pareceu-nos a sua norma de conducta, tão descabida a recusa ao accôrdo amigavel, que por muito esperámos que a Directoria da Companhia Mogyana, melhor aconselhada, se convenceria do desacerto com que procedera.

N'esse interim, sempre animada de espirito conciliatorio, e no perseverante empenho de harmonisar seus interesses com os de sua visinha, não poupou esta Directoria os esforços a seu alcance para trazer a accôrdo as duas Companhias, e, como ultima prova do asserto, ahi está a iniciativa que recentemente tomou de convidar a Directoria da Companhia Mogyana a estudar em commum os meios de encaminharem-se as duas grandes empresas á fusão geral de todos os seus direitos e interesses, como suprema solução ás questões pendentes entre ambas.

A Directoria da Companhia Mogyana, sem desconhecer antes confessando as vantagens que da fusão resultariam para as duas Companhias, declarou, entretanto, addiar *a idéa por prazo indeterminado*

Dos factos exarados terá visto V. Exc. que nada absolutamente colheu nem tem a Directoria da Companhia Paulista a esperar da longanimidade com que ha procedido.

E', pois, indispensavel recorrer aos meios coercivos!

Assim sendo, como preliminar da acção que tem de intentar contra a Companhia Mogyana, não só para desaffronta de seus direitos como para obrigal-a á indemnisação de todos os prejuizos, perdas e damnos que da violação tem resultado á Companhia Paulista, a sua Directoria vem respeitosamente solicitar de V. Exc. que, no intuito de dissipar todo e qualquer pretexto de duvida, que por ventura possa ainda haver na maneira pratica de contar a zona, a qual não póde continuar sujeita a contestação, por menos fundada que seja, se digne autorisar que pela repartição technica encarregada de levantar a carta geographica da Provincia, se proceda desde já aos necessarios estudos e á organisação da carta topographica da região em que a reclamante allega ter sido violado o seu privilegio, e que sirva-se o Exm. Governo mandar marcar sobre a referida carta e notificar á reclamante, por fórma que não possa soffrer contestação, a zona que lhe pertence, nos termos da condição 40 do contracto de 1.° de Maio de 1875.

Considerando que o Governo Provincial deve ser altamente interessado em que sejam validas as concessões que faz e os seus contractos se cumpram tão inteiramente como nelles se contêm;

Considerando que a exacta demarcação da zona em questão é necessaria não só como base de ulterior procedimento da Directoria no pleito com a Mogyana, mas tambem para que possa a reclamante saber até aonde poderá prolongar o seu ramal de Emas, em direcção de Santa Cruz das Palmeiras, sem dar ensejo a reclamações de sua visinha;

Considerando que a missão a cargo da Commissão Geographica da Provincia não tem por alvo principal senão fornecer á publica administração elementos para poder resolver com segurança esta e outras questões semelhantes, e que n'este intuito, segundo declarou em relatorio á Assembléa Provincial o illustre iniciador d'este serviço—Exm. Sr. Conselheiro João Alfredo, *os trabalhos deveriam ser feitos nos districtos escolhidos conforme as exigencias do serviço publico;*

A Directoria, conscia de que V. Exc. se dignará cooperar para a reparação do damno causado a direitos amparados pela solemne promessa de que não seriam jamais protrahidos, espera e confia que se lhe faça inteira e completa justiça.

Deus guarde a V. Exc.

Illm. e Exm. Sr. Dr. Pedro Vicente de Azevedo, M. D.
Presidente da Provincia.

Assignado :

Fidencio Nepomuceno Prates.
Presidente da Directoria

Conforme :

Adolpho A. Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

Annexo n. 12

TABELLA DOS JUROS

E

AMORTISAÇÃO DO EMPRESTIMO CONTRAHIDO EM LONDRES

ANNEXO N. 12

COMPANHIA PAULISTA

Tabella de Juros e Amortisação do Emprestimo de £ 150.000 contrahido em Londres em 1878

Semestre findo em:	Numero de Bonds que serão sorteades	Numero dos que ficão	Juros de 7 %	Valor dos Bonds sorteados	TOTAL	Commisão ao Banco pelo pagamento de Juros	Total que se tem de remetter	Data em que deve ser feita a remessa para chegar em 23 dias
1.º Abril 1879		1500	1906. 5.0		1906. 5.0	19. 1. 3	1925. 6. 3	Fevereiro 23 1879
› Outubro ›	15	1485	5250. 0.0	1500.0.0	6750. 0.0	67.10. 0	6817.10. 0	Agosto » »
» Abril 1880			5197.10.0		5197.10.0	51.19. 6	5249. 9. 6	Fevereiro » 1880
› Outubro »	16	1469	5197.10.0	1600 0.0	6797.10.0	67.19. 6	6865. 9. 6	Agosto » ›
› Abril 1881			5141.10.0		5141.10.0	51. 8. 4	5192.18. 4	Fevereiro » 1881
» Outubro »	17	1452	5141.10.0	1700.0.0	6841.10.0	68. 8. 4	6909.18. 4	Agosto » »
» Abril 1882			5082. 0.0		5082. 0.0	50.16. 5	5132.16. 5	Fevereiro » 1882
» Outubro »	18	1434	5082. 0.0	1800.0.0	6882. 0.0	68.16. 5	6950.16. 5	Agosto » »
» Abril 1883			5019. 0.0		5019.10.0	50. 3.10	5069. 3.10	Fevereiro » 1883
» Outubro »	19	1415	5019. 0.0	1900.0.0	6919. 0.0	69. 3.10	6988. 3.10	Agosto » »
» Abril 1884			4952.10.0		4952.10.0	49.10. 6	5002. 0. 6	Fevereiro › 1884
» Outubro »	21	1394	4952.10.0	2100.0.0	7052.10.0	70.10. 6	7123. 0. 6	Agosto » »
› Abril 1885			4879. 0.0		4879. 0.0	48.15.10	4927.15.10	Fevereiro › 1885
» Outubro »	22	1372	4879. 0.0	2200.0.0	7079. 0.0	70.15.10	7149.15.10	Agosto » »
» Abril 1886			4802. 0.0		4802. 0.0	48. 0. 5	4850. 0. 5	Fevereiro » 1886
› Outubro »	24	1348	4802. 0.0	2400.0.0	7202. 0.0	72. 0. 5	7274. 0. 5	Agosto » »
› Abril 1887			4718. 0.0		4718. 0.0	47. 3. 7	4765. 3. 7	Fevereiro » 1887
» Outubro »	25	1323	4718. 0.0	2500.0.0	7218. 0.0	72. 3. 7	7290. 3. 7	Agosto » ›
› Abril 1888			4630.10.0		4630.10.0	46. 6. 1	4676.16. 1	Fevereiro » 1888
» Outubro »	27	1296	4630.10.0	2700.0.0	7330.10.0	73. 6. 1	7403.16. 1	Agosto » »
» Abril 1889			4536. 00		4536. 0.0	45. 7. 2	4581. 7. 2	Fevereiro » 1889
» Outubro »	29	1267	4536. 0.0	2900.0.0	7436. 0.0	74. 7. 2	7510. 7. 2	Agosto › »
› Abril 1890			4434.10.0		4434.10.0	44. 6.11	4478.16.11	Fevereiro » 1890
» Outubro »	31	1236	4434.10.0	3100.0.0	7534.10.0	75. 6.11	7609.16.11	Agosto » »
» Abril 1891			4326. 0.0		4326. 0.0	43. 5. 2	4369. 5. 2	Fevereiro » 1891
» Outubro ›	33	1203	4326. 0.0	3300.0.0	7626. 0.0	76. 5. 2	7702 5. 2	Agosto » ›
» Abril 1892			4210.10.0		4210.10.0	42. 2. 1	4252.12. 1	Fevereiro » 1892
» Outubro ›	36	1167	4210.10.0	360.00.0	7810.10.0	78. 2. 1	7888.12. 1	Agosto » ›
» Abril 1893			4084.10.0		4804.10.0	40.16.11	4125. 6.11	Fevereiro » 1893
» Outubro »	38	1129	4804.10.0	3800 0.0	7884.10.0	78 16.11	7963. 6.11	Agosto » »
» Abril 1894			3951.10.0		3951.10.0	39.10. 4	3991. 0. 4	Fevereiro » 1894
» Outubro ›	41	1088	3951,10.0	4100.0.0	8051.10.0	80.10. 4	8132. 0. 4	Agosto » ›
» Abril 1895			3808. 0.0		3808. 0.0	38. 1. 7	3846. 1. 7	Fevereiro » 1895
» Outubro »	44	1044	3808.10.0	4400.0.0	8208. 0.0	82. 1. 7	8290. 1. 7	Agosto » ›
» Abril 1896			3654. 0.0		3654. 0.0	36.10.10	3690.10.10	Fevereiro » 1896
» Outubro »	47	997	3654. 0.0	4700.0.0	8354. 0.0	83.10.10	8437.10.10	Agosto » ›
» Abril 1897			3489.10.0		3489.10.0	34.17.11	3524. 7.11	Fevereiro » 1897
» Outubro ›	50	947	3489.10.0	5000.0.0	8489.10.0	84.17.11	8574. 7.11	Agosto » »
› Abril 1898			3314.10.0		3314.10.0	33. 2.11	3347.12.11	Fevereiro » 1898
» Outubro »	947		3314.10.0	94700.0.0	98014.10.0	980. 2.11	98994.12.11	Agosto » ›
	1500		£175618. 5.0	£ 150000.0.0	£325618. 5.0	£ 3256. 3.11	£ 328874. 8.11	

Adolpho A. Pinto,
Chefe do Escriptorio Central.

Annexo n. 13

Certidão do Escrivão do Juizo do Commercio

Elias de Oliveira Machado, Primeiro Tabellião do Publico Judicial e notas desta Imperial Cidade de S. Paulo, etc.

Certifico que em data de hoje foram exhibidos neste Cartorio, onde se acham archivados, os documentos abaixo, pertencentes á Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes, a saber: Cópias de inventario dos valores da dita Companhia, relação nominal dos Accionistas e balanço relativo ao semestre findo em 30 de Junho do corrente anno.

Todo o referido é verdade e dou fé. S. Paulo, 24 de Agosto de 1888.

O Tabellião,
Elias Machado

(Estava uma estampilha do valor de 200 réis, competentemente inutilisada).

Annexo n. 14

LISTA DOS SNRS. ACCIONISTAS

Relação dos srs. Accionistas da Companhia Paulista de Vias Ferreas e Fluviaes.

N.º	Nomes	Acções
	A	
1	Adelaide Albertina Ferreira Jacob, D.....	5
2	Adelaide de Andrade Maia, D..........	4
3	Adelaide, filha de Carlos S. Queiroz......	50
4	Adelaide Prado de Oliveira, D..........	16
5	Adelaide Virginia Riley, D...	8
6	Adelina, filha de Isidoro José Pereira....	2
7	Adelina de Souza Barros, D....	50
8	Adolpho Julio de Aguiar Melchert.......	146
9	Agostinho, filho de Januario O. Camargo .	99
10	Albertina, filha do Dr. P. V. de Azevedo.	6
11	Alberto Eduardo Swinerd	28
12	Albino, filho de Januario O. Camargo....	99
13	Albino José Barbosa de Oliveira, Cons...	200
14	Albino José Barbosa de Oliveira Filho...	66
15	Alfredo Claudio da Silva...............	6
16	Alfredo Ellis, Dr......................	173
17	Alfredo, filho de D. Barbara Braga	4
18	Alfredo Maximo de Souza	12
19	Alfredo da Rocha Faria de Nioác...... .	12
20	Alice, filha de Luiz A. de Souza Queiroz.	50
21	Alvaro Teixeira d'Assumpção, Dr.	19
22	Alsira Monteiro de Barros, D............	21
23	Amadêo de Castro Lisbôa...............	6
24	Amadêo, filho de Luiz Quirino..........	15
25	Amalia de Oliveira Camargo, D..........	53
26	Amancio Bueno.........................	157
27	Amaro de Araujo Ribeiro...............	122
28	Ambrosina Amelia dos Santos Lima, D. ...	12
29	Ambrosina Henriqueta Rodrigues, D.	6
30	Ambrosina Pinto Nunes Gomide, D.	164
31	Amelia Candida de Sant'Anna Leitão, D. .	233
		1.844

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	1.844
32	Amelia Eufrosina Quartim, D..........	57
33	Amelia, filha do Dr. Francisco E. Malheiros.	5
34	Amelia Hygina de Souza Mesquita, D.....	8
35	Amelia Peixoto Barreto, D...............	330
36	Amelia Snape, D........................	20
37	Andreas Schmidt.........................	72
38	Angela Ferraz de Barros, D.............	75
39	Angelica Carolina Rodrigues, D..........	8
40	Angelina Petronilha da Cruz Queiroz....	57
41	Angelo Alves d'Assumpção	7
42	Angelo Pires Ramos, Dr................	2
43	Anna Alexandrina de Barros, D..........	48
44	Anna Amelia de Moraes, D............	51
45	Anna Angelica de Carvalho, D..........	14
46	Anna Antonina de Moraes Arruda, D. ..	22
47	Anna de Araujo Ribeiro, D............	13
48	Anna Brandina de Almeida Prado, D....	299
49	Anna Egydia Nogueira Aranha, D.......	41
50	Anna Eufrasia Rodrigues, D.............	7
51	Anna, filha do Capitão Antonio B. Quartim.	56
52	Anna, filha de Custodio Manoel Alves....	60
53	Anna F. da Silva M. de Barros, D.....	87
54	Anna Gertrudes Ferraz de Campos, D....	7
55	Anna Joaquina de Andrade Meira, D....	4
56	Anna Jacintha de Andrade Couto, D.....	141
57	Anna Joaquina S. Castro Lisbôa, D.....	6
58	Anna de Lacerda Penteado, D..........	79
59	Anna Luiza Dulley, D..................	22
60	Anna M. de Almeida L. Machado, D.....	57
61	Anna Martins de Toledo, D............	96
62	Anna Rita de Almeida Souza, D........	6
63	Anna Thereza, filha do Dr. C. Norberto..	11
64	Anna Vieira Lins de Vasconcellos, D....	4
65	Antonia Amelia S. Queiroz, D..........	50
66	Antonia de Barros Geraudont, D.........	7
67	Antonia Ellis da Silva, D...............	38
68	Antonia Fausta Rodrigues Pacheco, D....	81
		3 792

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	3.792
69	Antonia Fausta da Silva Prado, D.. ...	200
70	Antonia Ferraz de Sampaio, D..........	2
71	Antonia Ferreira dos Santos, D..........	4
72	Antonia, filha do Dr. Augusto Queiroz...	66
73	Antonia, filha do Dr. Francisco Queiroz..	6
74	Antonia Joaquina de Camargo, D........	35
75	Antonia Marcolina da Rosa, D...........	16
76	Antonia Maria do Espirito-Santo, D......	7
77	Antonia Maria Ribeiro Gavião, D.......	36
78	Antonia de Queiroz Aranha, D..........	917
79	Antonieta, filha de Antonio S. Queiroz...	50
80	Antonio Alves Corrêa de Toledo.........	59
81	Antonio Alves de Queiroz...............	1
82	Antonio Augusto de Araujo Muniz.......	27
83	Antonio Augusto da Fonseca, Dr........	96
84	Antonio Augusto Monteiro de Barros.....	5
85	Antonio Barboza Ferraz................	64
86	Antonio Barboza Gomes Nogueira, Dr.	33
87	Antonio Benedicto de Camargo..........	19
88	Antonio Benedicto de Oliveira...........	6
89	Antonio Bernardo Quartim..............	75
90	Antonio Cardozo dos Santos............	7
91	Antonio Carlos Ferraz de Barros........	75
92	Antonio Carlos Pacheco e Silva.........	8
93	Antonio Carlos Pereira de Queiroz.......	1
94	Antonio Carlos R. de A. M. e Silva, Dr..	16
95	Antonio Coelho da Gama.....	35
96	Antonio Corrêa de Moraes Silveira.......	450
97	Antonio Corrêa Pacheco e Silva.........	34
98	Antonio Dias Novaes, Dr...............	258
99	Antonio Domingos de Sampaio..........	114
100	Antonio Egydio Nogueira Aranha.... ...	41
101	Antonio Francisco de Andrade Couto....	90
102	Antonio Francisco, filho de D. Maria Rafaela	25
103	Antonio Francisco de Paula Souza, Dr....	46
104	Antonio Gomes Pinheiro Machado, Dr....	6
105	Antonio Guimarães Barrozo.............	28
		6.750

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	6.750
106	Antonio Henriques de Araujo Cintra.....	18
107	Antonio Henriques Flores...............	25
108	Antonio João Romeu	134
109	Antonio Joaquim Araujo de Azevedo.....	662
110	Antonio Joaquim da Cruz	57
111	Antonio José Duarte Moreira	500
112	Antonio José Fernandes Braga..........	50
113	Antonio José de Oliveira Monteiro	168
114	Antonio José Rodrigues de Siqueira, Dr. .	8
115	Antonio de Lacerda Franco	79
116	Antonio Leme da Fonseca...............	148
117	Antonio Leite de Almeida Prado	5
118	Antonio Maria Quartim.........	10
119	Antonio Martimiano de Oliveira Borges . .	20
120	Antonio, menor, filho de Antonio S. Queiroz.	50
121	Antonio, menor, filho de E. Teixeira......	86
122	Antonio, menor, filho de Lourenço Tibyriçá.	1
123	Antonio de Oliveira Camargo	74
124	Antonio Paes de Barros	78
125	Antonio Paes de Barros Sobrinho, Dr....	12
126	Antonio de Paula Ramos, Dr...........	396
127	Antonio Paulino Gonçalves Benjamim....	30
128	Antonio Pereira da Costa...............	40
129	Antonio Pereira de Mello.....	66
130	Antonio Pereira de Queiroz, Dr..........	2
131	Antonio Pinto Ferraz..................	59
132	Antonio Proost Rodovalho.......... ...	16
133	Antonio Queiroz dos Santos	244
134	Antonio da Silva Prado, Conselheiro.....	394
135	Antonio Soares de Oliveira..............	13
136	Antonio de Souza Barros, Dr............	50
137	Antonio de Souza Queiroz..........	204
138	Antonio Teixeira da Assumpção	53
139	Antonio Teixeira Leite.................	25
140	Antonio Teixeira Pinto................	24
141	Antonio tutelado de Elias Quartim	10
142	Antonio Vicente Ferraz de Sampaio.....	3
		10.564

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	10.564
143	Armando, filho do Dr. José M. Largacha.	3
144	Arnaldo Bruno........................	187
145	Arthur de Azurem Costa..............	29
146	Arthur Ferreira d'Avilla Rebouças Dr....	114
147	Arthur Leite de Barros................	16
148	Arthur, menor, filho de M. J. D. Rezende..	31
149	Arthur, menor, filho de Venancio F. Alves.	6
150	Arthur Teixeira de Camargo............	123
151	Associação de Caridade de Jundiahy.....	3
152	Associação Protectora da Infancia.......	890
153	Augusta Gonçalves de Freitas, D........	7
154	Augusto Cavalheiro e Silva............	40
155	Augusto Cincinato de Almeida Lima, Dr..	830
156	Augusto Diamantino Saraiva............	24
157	Augusto de Siqueira Cardoso, Dr........	117
158	Augusto Soares de Medeiros............	23
159	Augusto de Souza Queiroz Dr...........	116
160	Aurora, filha de D. Maria Idalina.......	1
161	Avelino Antero de Oliveira Valente......	20
162	Avelino Pacheco de Toledo............	20
	B	
163	Barão de Araraquara..................	375
164	Barão de Araras......................	933
165	Barão de Arary......................	1.970
166	Barão de Cintra.......................	6
167	Barão de Ibitinga.....................	444
168	Barão de Mello e Oliveira.............	115
169	Barão de Monte Mór..................	96
170	Barão de Piracicaba...................	322
171	Barão de Pirapitinguy.................	73
172	Barão de Ramalho....................	16
173	Barão de Souza Queiroz...............	1.255
174	Barão de Tatuhy.....................	23
175	Baroneza de Ararx....................	79
176	Baroneza de Jundiahy.................	78
177	Barbara Cintra, D....................	56
		19,005

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	19,005
178	Belarmina Pinheiro e Prado, D..........	33
179	Belestrina Maria da Conceição, D.......	1
180	Belmira Floresta do Amaral, D..........	1
181	Belmira da Fonseca, D.................	7
182	Benedicta, filha de Januario O. e Camargo..	101
183	Benedicta, tutelada de Elias Quartim	11
184	Benedicta Maria Carneiro, D............	59
185	Benedicto Augusto Vieira Barboza.......	83
186	Benedicto, filho de Thomaz Luiz Alves...	140
187	Benedicto, tutelado de Elias Quartim.....	10
188	Benta Bernardina de Moraes, D..........	163
189	Bento Annes, filho de M. E. de A. Marques	1
190	Bento F. de Paula Souza, Conselheiro....	79
191	Bento de Lacerda Guimarães	79
192	Bento Xavier Paes de Barros, Dr.	178
193	Bernardina Ferraz de Campos, D........	7
194	Bernardino Campos, Dr.	22
195	Bernardino Ferreira da Silva, Dr.	22
196	Bernardino Martins dos Santos..........	12
197	Bernardino Monteiro de Abreu..........	43
198	Bernardo Diedrichsen..................	51
199	Bernardo, filho de Antonio M. Rodrigues .	14
200	Bernardo Henrique Lanwers	33
201	Boaventura Rodrigues de Souza.........	31
202	Branca Corrêa de Moraes, D............	5
203	Branca, filha de Manoel E. A. Marques..	1
204	Brandina Maria de Jesus Lima	9
205	Brandina Ramos Moreira, D.............	12
206	Brasilio, filho de José F. de Carvalho....	3
207	Basilio Passini	37
208	Barnabé Francisco Vaz de Carvalhaes ...	30
	C	
209	Calixto de Paula Souza.................	13
210	Candida Augusta de Andrade, D........	40
211	Candida Augusta Quartim, D............	58
212	Candida de Campos Barros, D...........	321
		20.715

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	20.715
213	Candida Franco, D.....................	10
214	Candida, filha do Dr. Rafael de Barros ..	18
215	Candida de Lacerda, D.	79
216	Candida Lucinda Leitão, D.............	65
217	Candida Pinheiro e Prado, D...........	33
218	Candido Coelho Ribeiro Porto..........	318
219	Canuto José Saraiva, Dr...............	1
220	Carlos Augusto do Amaral.............	16
221	Carlos Egydio de Souza Aranha.........	29
222	Carlos Ferreira de Camargo	41
223	Carlos Monteiro de Barros.............	216
224	Carlos Norberto de Souza Aranha, Dr. ..	96
225	Carlos Paes de Barros, Dr.............	573
226	Carlos de Souza Queiroz...............	100
227	Carlos Vasconcellos Almeida Prado	318
228	Carmen, filha de Antonio C. P. de Queiroz.	29
229	Carolina Ambrozina Franzen, D..........	14
230	Carolina Amelia de Camargo, D.........	150
231	Carolina Augusta de Azevedo, D..........	29
232	Carolina Augusta Bresser Monteiro, D. ..	57
233	Carolina Peixoto Barreto D............	317
234	Carolina Teixeira Pinto, D.............	2
235	Carolina tutelada de Elias Quartin	11
236	Cecilia, filha de Antonio A. M. Barros.	3
237	Cecilia Helena Monteiro de Barros, D.....	217
238	Cecilia de Moraes M. de Barros, D......	485
239	Charles C. Tomkins....................	14
240	Clara de Lacerda, D....................	79
241	Clarisse, filha de A. C. Pereira de Queiroz.	29
242	Claudina Pinheiro Prado, D.............	33
243	Claudio Vaz de Arruda.................	47
244	Clemente Falcão de Souza, Dr., Herança.	1
245	Clemente da Costa e Silva.............	110
246	Companhia Paulista.................. ...	2.140
247	Conde de Mesquita.....................	87
248	Conde do Pinhal.......................	148
249	Constantina Mendes Gonçalves, D........	6
		26.636

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	26.636
250	Constantino Coelho da Silva............	99
251	Custodio Manoel Alves............... ..	119
252	Custodio Ribeiro Arantes Junqueira.....	33
	D	
253	Delfim Pereira de Abreu..............	9
254	Dina Brazilia Munhoz, D...............	133
255	Diogo Antonio de Barros..............	101
256	Deolinda Eugenia de Campos Toledo, D. .	48
257	Dioni, filho de José Egydio de Queiroz ...	11
258	Domingos Corrêa de Moraes, Dr..	700
259	Domingos José Nogueira Jaguaribe Dr....	31
260	Domingos de Paiva Azevedo............	399
261	Domingos Roque da Silva..............	2
262	Domingos Sertorio	83
263	Domitilla da Silva Silvado, D...........	30
264	Durval, filho de Elias Augusto A. Souza..	18
	E	
265	Edgard Ferraz do Amaral.............	18
266	Edgard, filho de Elias A. do Amaral Souza.	18
267	Edmar, filho de Luiz A. de Souza Queiroz..	50
268	Eduardo Barboza Nogueira, Dr....... ..	27
269	Eduardo Maxwell Rudge	158
270	Eduardo de Mello e Oliveira..........	48
271	Eduardo Prates......................	2.715
272	Eduardo Ribeiro......................	110
273	Eleuterio Monteiro de Barros..........	108
274	Eleuterio da Silva Prado, Dr......... ...	1.038
275	Elias Antonio Pacheco Chaves, Dr.......	265
276	Elias Augusto do Amaral Souza.........	131
277	Elias Fausto Pacheco Jordão, Dr........	50
278	Elias Quartim de Albuquerque.........	19
279	Eliza, filha de D. Eliza de Abreu......	1
280	Eliza, filha de F. A. Pereira Borges	14
281	Eliza, filha do Dr. Francisco E. Malheiros.	5
282	Eliza Maria Leite, D..................	18
		33.245

N.º	Nomes	Acções
	Transporte	33.245
283	Eliza Monteiro de Barros, D.	21
284	Eliza da Silva Prado, D.	46
285	Emilia Francisca de Azevedo, D.	29
286	Emilia Maria d'Annunciação	10
287	Emilia Pimenta Bueno, D.	80
288	Ernani, filho de J. P. de Oliveira Nunes	88
289	Ernesto Guimarães Passolo, Dr.	295
290	Ernesto Gomes Leitão	119
291	Ernesto Mariano da Silva Ramos, Dr.	66
292	Ercilla, filha de Custodio Manoel Alves	61
293	Escolastica de Lacerda D.	79
294	Escolastica Maria de Siqueira	17
295	Eudoxia, filha de D. Anna J. de Mattos	1
296	Eudoxia, filha de J. de Oliveira Camargo	99
297	Eudoxia Rozalina Pinto D.	66
298	Eugenia da Silva Prado D.	50
299	Eugenia, filha de D. Eliza L. de Abreu	1
300	Eugenio de Lacerda Franco	79
301	Eugenio, menor, filho de V. Ferreira Alves	1
302	Eurico menor filho do Dr. Alfredo L. B. Anjos	2
303	Evangelina Martins Ferreira, D.	133
	F	
304	Faustina Quartim de Albuquerque, D.	10
305	Felicissima de Souza Barros, D.	50
306	Felix Fusco	20
307	Felix Guilhem	87
308	Felizarda Maria Alvares, D.	286
309	Flrmino Maria Soares	30
310	Fernão de Souza Queiroz, Dr.	486
311	Fidelis Nepomuceno Prates	871
312	Fidencio Nepomuceno Prates, Dr.	213
313	Fernando Paes de Barros, Dr.	78
314	Fortunata Gabriela de Toledo, D.	20
315	Francisca Alexandrina de Barros D.	48
316	Francisca Amelia de Paula, D.	122
317	Francisca Amelia de Toledo, D.	68
		36.977

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	36.977
318	Francisca das Chagas, D...............	8
319	Francisca Dabney de Avellar Brotero, D..	35
320	Francisca Leopoldina de Souza Freire D..	10
321	Francisca Maria Siqueira, D............	28
322	Francisca de Paula Souza, D............	25
323	Francisca Pereira de Mello, D..........	37
324	Francisca Ramos das Dores, D...........	6
325	Francisco de Aguiar Barros, Dr..........	200
326	Francisco Alvares de Azevedo Macedo, Dr.	255
327	Francisco de Almeida Prado............	30
328	Francisco de Andrade Couto............	9
329	Francisco Antonio Pereira Borges.......	18
330	Francisco Antonio Pimenta Bueno, Dr....	90
331	Francisco Antonio de S. Queiroz Filho, Dr.	130
332	Francisco de Assis Negreiros............	654
333	Francisco de Assis Pacheco.............	146
334	Francisco Augusto de Azevedo..........	46
335	Francisco Borges Gomes................	56
336	Francisco de Castro Sá Barreto, Dr......	5
337	Francisco das Chagas Carvalho..........	2
338	Francisco Dias Novaes, Dr..............	121
339	Francisco Duarte Rezende.............	50
340	Francisco Emilio Vautier..............	14
341	Francisco Ernesto Malheiros, Dr.........	226
342	Francisco Eugenio Pacheco e Silva, Dr...	180
343	Francisco Fernando de Barros..........	50
344	Francisco Frederico da Rocha Vieira, Dr..	19
345	Francisco Gomes Ferraz................	139
346	Francisco Gomes Leitão...............	65
347	Francisco Guilhermino de Campos.......	42
348	Francisco Hermenegildo de Camargo.....	6
349	Francisco Ignacio dos Santos Cruz.......	18
350	Francisco José Dias Leite..............	37
351	Francisco José de Oliveira Sergio........	2
352	Francisco Julio da Conceição, Dr.........	21
353	Francisco J. Gonçalves de Andrade, Dr..	160
354	Francisco Lobo Leite Pereira, Dr........	32
		39.949

N.º	Nomes	Acções
	Transporte	39.949
355	Francisco Luiz de Campos	224
356	Francisco, menor, filho de F. D. de Toledo	35
357	Francisco de Paula Gomes	10
358	Francisco de Paula Leite de Barros	212
359	Francisco de Paula Leite Camargo	66
360	Francisco de Paula Oliveira Borges Dr.	207
361	Francisco de Paula Souza	51
362	Francisco Paulino de Moraes	146
363	Francisco Pedro do Canto	8
364	Francisco Peixoto Ferreira de Souza	90
365	Francisco Pompêo do Amaral	247
366	Francisco Ribeiro Junqueira	20
367	Francisco Teixeira de Camargo	57
368	Francisco de Toledo Campos Piza	40
369	Francisco Vaz de Almeida	11
370	Francisco Vilella de Paula Machado, Dr.	105
371	Francisco Xavier Paes de Barros, Dr.	196
372	Francisco Xavier Pinheiro e Prado	40
373	Frederico Augusto Cesar de Mattos	12
374	Frederico Gilherme Ferreira	18
375	Frederico de Souza Queiroz	381
	G	
376	Gabriel Anacletone da Rosa	10
377	Gabriel de Toledo Piza e Almeida, Dr.	8
378	Gabriela Maria Quartim de Magalhães, D.	91
379	Genoveva Dias de Toledo, D.	35
380	Georgiana Masson Tocker, D.	15
381	Geraldo de Paula Souza	38
382	Geraldo Ribeiro de Souza Rezende	130
383	Gertrudes, filha de Porfirio Machado	5
364	Gertrudes de Paula Souza, D.	16
385	Godofredo Infante de Toledo	48
386	Guilherme Ellis, Dr.	141
387	Guilherme P. Ralston	201
388	Guilhermina Marcolina de Vasconcellos, D.	6
389	Gustavo Adolpho de Castro, Dr	35
		42.904

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	42.904
	H	
390	Heitor Rudge da Silva Ramos...........	7
391	Henrique Augusto Quartim.............	19
392	Henrique Ellis da Silva	2
393	Henrique Fox.........................	16
394	Henrique Porchat.	119
395	Henriqueta Julia de Castro, D..........	32
396	Henriqueta de Molina Quartim, D.	63
397	Herança do Barão do Tieté.............	1
398	Hermantina Monteiro de Barros, D......	23
399	Hermes Ernesto Alves Lima............	74
400	Herminia Eugenia da Silva Araujo, D .	21
401	Hortencia, filha de D. Eliza d'Abreu.....	1
402	Humberto, filho de Luiz Q. dos Santos...	15
	I	
403	Ignacio José de Araujo................	16
404	Ignacio José de Mendonça Uchôa, Dr....	18
405	Illydia de Souza Barros, D............	7
406	Iria Angelica de Jesus, D.............	16
407	Ireneu de Toledo Vilella..............	8
408	Irmandade da Senhora do Rosario.......	12
409	Ismael Dias da Silva, Dr...............	124
410	Ismalia, filha de Luiz A. de S. Queiroz..	50
411	Ismenia, « « « « « «....	50
412	Izabel, filha do Dr. Nicolau de Queiroz..	241
413	Izabel, filha do Dr. Raphael de Barros...	18
414	Izabel Maria da Silva..................	4
415	Izaura, filha de Venancio Ferreira Alves.	6
	J	
416	Jacintho José da Silva Cintra..........	16
417	Januario Morreira......................	22
418	Jayme Pinto de Almeida................	23
419	João Antonio Bierrembach.............	2
420	João Antonio Vieira Barboza...........	791
421	João Baptista de Araujo Cintra.........	95
		44.816

N.º	Nomes	Acções
	Transporte...................	44.816
422	João Baptista Corrêa de Sampaio........	37
423	João Baptista de Mello e Oliveira......	108
424	João Baptista Pacheco Jordão...........	182
425	João Baptista Vellozo.............	66
426	João Barcker........	1
427	João Bierrembach.....	87
428	João Carlos Mendes Pereira.......... ..	43
429	João Cordeiro da Silva Guerra.........	3
430	João Corrêa Vasques	20
431	João Ferreira de Mello Nogueira, Dr....	59
432	João Francisco de Moraes Nobrega	34
433	João Francisco de Paula Souza, Dr......	355
434	João Gonçalves de Oliveira Dr..........	30
435	João Henrique Gasthiker...	60
436	João Ildefonso de Brito................	31
437	João José Rodrigues..................	3
438	João de Lacerda Franco...............	79
439	João Maxwell Rudge	35
440	João Maria de Paiva	11
441	João Mendes Netto....................	13
442	João Nominato da Silva Silvado........	30
443	João de Oliveira Guimarães...	637
442	João Pacheco de Toledo.	33
445	João Pinto Carneiro..................	350
446	João Proost Rodovalho	40
447	João Rodrigues Munhoz................	397
448	João dos Santos da Silva Silvado........	86
449	João Theodoro	30
450	João Virissimo de Andrade	278
451	Joanna Carolina Pacheco..............	59
452	Joanna da Cruz Pacheco	1
453	Joanna, filha do Dr. A. A. da Fonseca. .	145
454	Joaquim Alves Franco............. ...	430
455	Joaquim Antonio Corrêa...............	75
456	Joaquim Antonio dos Santos...........	93
457	Joaquim de Araujo Coutinho	5
458	Joaquim Floriano Wanderley............	110
		48.872

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	48.872
459	Joaquim José Pereira da Oliveira........	2
460	Joaquim José da Silva Neiva...........	26
461	Joaquim José Teixeira Sandim..........	110
462	Joaquim José Vieira de Carvalho, Dr.....	12
463	Joaquim de Lacerda Franco............	79
464	Joaquim Manoel Alves de Lima.........	5
465	Joaquim Marcelino da Silva.............	228
466	Joaquim Monteiro dos Santos...........	11
467	Joaquim Pinto de Araujo Cintra	73
468	Joaquim Quartim.......................	4
469	Joaquim Silverio de Castro Barboza.....	49
470	Joaquim Teixeira Nogueira de Almeida..	362
471	Joaquim Timotheo de Araujo...........	128
472	Joaquim de Toledo Piza e Almeida	36
473	Joaquina Agueda da Luz Cintra, D.....	30
474	Joaquina Angelica da Silva Araujo, D...	129
475	Joaquina Maria do Carmo Pinheiro......	9
476	Joinville José Seabra.....	24
477	Jorge Blak Scorrar..................	6
478	Jorge de Souza Queiroz...............	18
479	José Affonso Pacheco de Toledo.........	70
480	José de Almeida Prado.................	53
481	José Alves de Sá Rocha	201
482	José Alves da Silva Porto....	47
483	José Antonio de Magalhães Castro, Dr...	11
484	José Antonio de Oliveira Monteiro.......	80
485	José Antonio Pimenta Bueno, Dr.......	68
486	José Augusto de Araujo Cintra........ .	8
487	José Augusto Pinto Machado....	2
488	José Augusto Saraiva.................	2
489	José Augusto Soares..........	73
490	José de Azurem Costa	300
491	José Bento de Paula Souza, Dr.........	12
492	José Dias Leite.......................	101
493	José Egydio Posthumo..	11
494	José Egydio de Queiroz Aranha........	114
495	José Egydio Quartim dos Santos...	14
		51.380

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	51.380
496	José Elias de Paiva Junior.............	9
497	José Estanislau do Amaral...........	152
498	José Ferraz de Sampaio................	67
499	José Ferreira de Marquitos............	14
500	José, filho da Exmª. Snª. B. da Limeira..	226
501	José, filho de José Francisco de Carvalho..	3
502	José Gonçalves de Sampaio............	9
503	José Henrique de Sampaio.............	20
504	José Ignacio de Toledo...............	2
505	José Jacyntho de Araujo Cintra.........	73
506	José Jacyntho Pontes..................	19
507	José Joaquim Duarte Rezende..........	381
508	José Joaquim Gomes de Abreu.........	265
509	José Joaquim Rodrigues de Castro.......	5
510	José Luiz Borges.....................	77
511	José Maria Largacha, Dr..............	66
512	José Maria Lisboa....................	16
513	José Maria Lisboa Junior.............	6
514	José Maria Tallon....................	79
515	José Monteiro Pinheiro................	16
516	José Moreira da Cruz..................	31
517	José, netto de José Antonio Coelho.....	16
518	José Nicolau Vergueiro, Dr...........	264
519	José Olegario de Almeida Moura, Dr....	14
520	José de Paula Leite de Barros, Dr......	774
521	José Pinto de Almeida Junior.........	16
522	José Pinto do Carmo Cintra, Dr........	26
523	José Pires de Arruda Botelho..........	3
524	José Quartim........................	7
525	José de Queiroz Lacerda	80
526	José Rodrigues Munhóz, Dr..........	200
527	José da Silva Prado..................	25
528	José Simões.........................	14
529	José de Souza Queiroz, Dr............	162
530	José Theodoro Xavier.................	14
531	José Teixeira da Silva Braga...........	220
532	José, tutelado de Elias Quartim........	11
		54.753

N.º	Nomes	Acções
	Transporte................	54.753
533	José Venancio Ferreira..............	79
534	Josephina de Almeida Rezende, D......	31
535	Josephina Barboza Carvalhaes Nogueira, D.	13
536	Josephina Pimenta Bueno, D..........	128
537	Julia Augusta de Araujo, D...........	12
538	Julio Powrailly......................	32
539	Justina de Araujo, D.................	39
540	Justiniano José Seabra...............	30
541	Justiniano de Mello e Oliveira........	74
542	Josué de Almeida Prado..............	25
543	Jezuino Ubaldo Cardozo de Mello, Dr....	9
	L	
544	Laurinda de Almeida Mello, D..........	33
545	Laurindo, filho de D. Anna J. de Mattos ...	1
546	Leocadia Carolina Mendes Gonçalves, D.	8
547	Leonor Backheuser, D	33
548	Leonor de Castro Lisboa, D............	26
549	Leopoldina de Araujo Ribeiro. D.......	3
550	Leopoldina Martins Bonilha, D.........	19
551	Libania Guerra da Veiga Pinto, D.....	73
552	Licinio Lopes Chaves.................	140
553	Lourenço Alves Cardozo...............	06
554	Lucas Queiroz d'Assumpção	228
555	Luciano Francisco Pereira Porto.......	2
556	Luciano Nogueira de Camargo..........	36
557	Lucio, filho de José Augusto da Silva...	9
558	Lucilla Baptistina de Araujo Lopes, D...	63
559	Lucilla, filha de Antonio C. P. de Queiroz...	29
560	Lucrecia de Araujo Ribeiro, D.	13
561	Luiz Albino Barboza de Oliveira, Dr.....	66
562	Luiz Alves da Silva...................	8
563	Luiz Antonio de Souza Queiroz.........	360
564	Luiz Augusto da Fonseca.............	11
565	Luiz, filho de Luiz Quirino	15
566	Luiz Hygino de França Camargo.......	20
567	Luiz Ignacio Bittencourt...............	32
		56.509

N.º	Nomes	Acções
	Transporte	56.509
568	Luiz Joaquim de Castro C. Leão	58
569	Luiz Lopes Baptista dos Anjos, Dr.	90
570	Luiz de Oliveira Lins de Vasconcellos, Dr.	11
571	Luiz Pereira Dias, Dr.	133
572	Luiz Rodrigues de Oliveira	43
573	Luiz Porto Moretz Sohn de Castro, Dr.	5
574	Luiz de Souza Barros, Dr.	50
575	Luiza Augusta Gonçalves, D.	46
576	Luiza Augusta de Souza Vergueiro, D.	253
577	Luiza Candida Maria, D.	13
578	Luiza Eufrosina de Paiva, D.	70
579	Luiza Eugenia Quartim dos Santos, D.	28
580	Luiza, filha de J. Almeida Magalhães	8
581	Luiza Francisca de Paula, D.	70
582	Luiza Maria Nogueira, D.	9
583	Luiza Maria Quartim, D.	30
584	Luiza Maria de Toledo Lima, D.	137
585	Luiza Schaumann, D.	10
586	Lupercio Teixeira de Camargo	40
	M	
587	Manoel do Amaral Santos	6
588	Manoel Antonio de Carvalho	19
589	Manoel Bonifacio da Silva Baptista	146
590	Manoel Ferreira Leal	34
591	Manoel, filho de Manoel J. D. Rezende	32
592	Manoel Geraldo Forjás	397
593	Manoel Gonçalves Torres	106
594	Manoel Innocencio da Rosa	30
505	Manoel Joaquim de Albuquerque Lins, Dr.	363
596	Manoel Joaquim Duarte Rezende	232
597	Manoel Joaquim Nobrega de Almeida	6
598	Manoel Joaquim Pereira Villares	119
599	Manoel José de Moraes	103
600	Manoel de Lacerda Franco	79
601	Manoel Laudelino da Silva Silvado	30
602	Manoel de Oliveira Monteiro	164
		59.479

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	59.479
603	Manoel Peixoto Pinto..................	59
604	Manoel Reginaldo de Moraes Salles.....	50
605	Manoel Vicente da Silva..............	8
606	Manoel de Araujo Labre...............	39
607	Manoela de Lacerda, D................	79
608	Marcos Antonio Bueno de Lima.........	2
609	Maria de Almeida Prado, D............	73
610	Maria de Almeida Rezende, D..........	31
611	Maria Amelia da Costa Carvalho, D.....	9
612	Maria Angelica Cidade Pereira, D.......	120
613	Maria dos Anjos Vasconcellos, D........	4
614	Maria Antonia da Silva Ramos, D.......	24
615	Maria Antonietta, D...................	4
616	Maria Augusta Araujo Ribeiro, D.......	13
617	Maria Augusta Pinto, D...............	5
618	Maria Baziliza da Silva Prado, D.......	83
619	Maria Brandina de Souza Aranha, D....	21
620	Maria Carlota Corrêa de Mello, D.......	14
621	Maria Carlota Porchat de Assis, D......	64
622	Maria do Carmo Gonçalves, D..........	25
623	Maria do Carmo Rodrigues, D...........	1
624	Maria do Carmo Syparisa Rodrigues, D...	25
625	Maria Carolina, D.....................	12
626	Maria Candida Novaes de Camargo, D...	5
627	Maria Clementina da Silva Rangel, D....	9
628	Maria das Dores Alves Galvão, D.......	1
629	Maria das Dôres Vasconcellos Abranches, D.	12
630	Maria das Dores Vasconcellos Machado, D..	80
631	Maria Durand Pechiotin, D.............	28
632	Maria Egydia Nogueira Aranha, D......	41
633	Maria Egydia de Souza Aranha, D......	121
634	Maria Elisa Monteiro de Barros, D......	207
635	Maria Eugenia de Carvalho, D..........	33
636	Maria Eugenia Monteiro de Barros, D...	1.000
637	Maria Eugenia Monteiro de Barros, filha, D..	207
638	Maria, filha de Custodio Manoel Alves...	61
639	Maria, filha do Dr. Francisco E. Malheiros..	5
		62.054

N.º	Nomes	Acções
	Transporte...................	62.054
640	Maria, filha do Barão de Arary.........	9
641	Maria, filha de Luiz Quirino	38
642	Maria, filha do Major Manoel Eufrazio...	1
643	Maria, filha do Dr. Rafael de Barros.....	18
644	Maria Flora, filha de José Egydio de Queiroz.	11
645	Maria Francisca Pinto, filha.............	2
646	Maria da Gloria Azevedo, D...........	29
647	Maria da Gloria Quartim, D.............	37
648	Maria Guilhermina da Rocha Camargo D..	3
649	Maria Joanna de Almeida e Souza, D....	6
650	Maria Joanna Ortiz Monteiro, D........	37
651	Maria Joanna Rodrigues dos Santos, D...	26
652	Maria Joaquina de Moraes, D...........	7
653	Maria Isabel Nobrega, D...............	1
654	Maria Leopoldina dos Santos Lima, D....	1
655	Maria Leopoldina de Siqueira Machado, D.	11
656	Maria da Luz Monteiro de Barros, D....	216
657	Maria Luiza, filha do Dr. Carlos Norberto.	15
658	Maria Luiza Nogueira de Camargo, D....	36
659	Maria Luiza de Mello Franco, D........	10
660	Maria Luiza Pereira de Queiroz, D......	29
661	Maria Marcolina Monteiro da Silva, D...	75
662	Maria do Nascimento Rodrigues Jordão, D.	22
663	Maria de Paula Ayres do Amaral, D....	57
664	Maria de Paula Souza, D...............	6
665	Maria Rafaela de Paula Souza, D.......	144
666	Maria Rita Pinheiro Machado, D........	1
667	Maria da Soledade Pinto, D............	66
668	Maria Thereza Rodrigues de Freitas, D..	133
669	Maria Umbelina Keel, D................	36
670	Maria Umbelina Santiago Ferreira, D....	6
671	Maria Videau Kichl, D.................	16
672	Mariana de Castro Lisbôa, D...........	6
673	Maria, filha de Antonio de Souza Queiroz.	50
674	Marquez de Ytú......................	1.300
675	Marquez de Tres Rios..................	2.655
676	Martinho Avelino, Dr.	15
		67.185

N.º	Nomes	Acções
	Transporte	67.185
677	Martinho José Marques	6
678	Martinho da Silva Prado, Dr	4.990
679	Martinho da Silva Prado Junior, Dr	177
680	Mathilde Eufrozina de Paiva, D.	192
681	Mauricio de Oliveira	26
682	Max Jorge Frederico Mundt	64
683	Mercedes, filha de Luiz Quirino	38
684	Militão Augusto de Azevedo	24
685	Messias Egydio dos Santos	26
686	Messias Teixeira de Camargo	57
687	Mosteiro de São Bento	22
	N	
688	Narciza Andrelina de Carvalho, D	5
689	Nicoláu, filho do Dr. Nicoláu Queiroz	241
690	Nicoláu de Souza Queiroz, Dr.	280
691	Nilo Francisco de Paula	124
692	Newton de Araujo Queiroz	15
	O	
693	Odillon, filho de Elias A. do Amaral Souza	18
694	Olegario Moreira Lima	317
695	Olegario Ribeiro	18
696	Olympia Maria Rita da Silva, D	8
697	Olympio Pinheiro de Lemos, Dr	16
	P	
698	Paula Joaquina de Andrade, D	100
699	Paulina Pires Quartim, D	57
700	Paulina de Souza Queiroz, D	634
701	Paulino de Almeida Freire	33
702	Paulo Dias de Azevedo	110
703	Paulo Egydio de Oliveira Carvalho, Dr	17
704	Pedro Chiquet	9
705	Pedro Egydio de Souza Aranha	445
706	Pedro Fernando Paes de Barros	19
707	Pedro Ferreira de Camargo	59
		75.332

N.º	Nomes	Acções
	Transporte..................	75.332
708	Pedro Hannikel Forsten................	266
709	Pedro Nelsen...........................	8
710	Pedro Vicente de Azevedo, Dr..........	32
711	Persio, filho de Luiz Antonio de S. Queiroz	50
712	Prudente José de Moraes Barros, Dr.....	190
	Q	
713	Quirino, filho de Francisco Pedro do Canto..	11
714	Quiteria Luiza de Souza................	23
	R	
715	Rafael de Abreu Sampaio................	16
716	Rafael de Aguiar P. de Barros, Dr......	459
717	Rafael de Araujo Ribeiro..............	13
718	Rafael, filho do Dr. Rafael de Barros...	18
719	Rafael de Paula Souza................	11
720	Rafael Tobias de Oliveira..............	133
721	Rafaela, filha de Fernando P. de Barros...	2
722	Ramiro da Rocha Junqueira............	7
723	Recolhimento da Snra. da Luz.........	250
724	Ramiro, filho de D. Elisa de Abreu.....	1
725	Reginaldo de Moraes Salles............	11
726	Rita Leopoldina da Silva, D............	22
727	Rita de Mesquita Sampaio, D...........	24
728	Rita Ribas da Silva, D................	8
729	Rodrigo Claudio da Silva	9
730	Rossis, filho de José E. de Queiroz......	15
731	Rosalina de Queiroz Aranha, D.........	408
	S	
732	Sabina Maria de Jesus Lima, D.........	3
733	Santa Casa de Campinas...............	53
734	Santos & Irmãos......................	223
735	Sebastião de Campos Cintra............	8
736	Severiano Rodrigues Martins...........	399
737	Sezina de Paula Souza, D..............	43
738	Sociedade Artistica Beneficente.........	54
		78.012

N.º	Nomes	Acções
	Transporte	78.102
739	Sociedade B. Portugueza Campineira	53
740	Sociedade B. Portugueza na Capital	41
741	Squire Sampson	202
742	Sylvia, filha do Dr. Rodrigo Monteiro	109
743	Sylvio, filho de Custodio M. Alves	43
744	Sylvio, filho de Luiz A. de S. Queiroz	50
745	Sylvano, filho de D. Anna J. de Mattos	1
746	Symodoce, filha de Izidoro J. Pereira	12
	T	
747	Tharsilia, filha do Dr. Carlos Norberto	11
748	Thersilia Novaes de Camargo, D	107
749	Thereza de Jesus Carmelita, D	15
750	Thereza de Jesus Paula, D	18
751	Thereza Miquilina de Oliveira Lobo, D	4
752	Theobaldo de Souza Queiroz	725
753	Theophilo Prado de Azambuja	53
754	Thiago Luiz de Paula	122
755	Thomaz Hall	6
756	Tito Marcos Pacheco Soares	30
757	Turene, filho de José Egydio de Queiroz	11
	U	
758	Umbelina de Moraes Bueno, D	178
	V	
759	Valeriana Ignez da Silva Cintra, D	16
760	Vasco Pinto Bandeira, Dr	8
761	Ventura de Campos	15
762	Victor Monteiro de Barros	105
763	Victoria de Freitas Novaes, D	161
764	Virgilia Ferreira Coelho, D	20
765	Virissimo Antonio da Silva Prado	816
766	Vieira & Irmãos	17
767	Visconde de Nioac	248
768	Visconde de Vergueiro	2.872
769	Viscondessa de Embaré	640
		84.821

N.º	Nomes	Acções
	Transporte	84.821
770	Viscondessa do Rio Claro	770
771	Viuva Couto & Filho	6
	W	
772	Walter J. Hammond	71
773	W. Speers	111
	Z	
774	Zeferino da Costa Guimarães	441
	Somma	86.220